

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 07 GENNAIO 2013

### FARE SQUADRA ALTRIMENTI SARANNO GUAI

Non promettono nulla di buono le intenzioni del commissario europeo ai Trasporti, Siim Kallas. Nell'intervento dove ha delineato i contenuti del documento trasporti 2013, indicando i punti cardini del programma UE, ha infatti inserito la tassazione dell'uso delle strade, il via all'accesso al mercato, la modifica delle regole sui pesi e dimensioni e lo sviluppo dei carburanti alternativi.

Facile prevedere come i primi tre punti avranno conseguenze rilevanti e dirette su molte imprese del settore. La tassazione dell'utilizzo stradale da parte di autoveicoli non tecnologicamente avanzati porterà benefici ai costruttori, ma finirà per penalizzare le imprese di trasporto piccole e medie che, colpite dagli effetti della crisi, non sono in condizione di sostituire il parco circolante per problemi finanziari. L'apertura dell'accesso al mercato consentirà, poi, l'effettuazione del cabotaggio agli operatori europei che potranno fornire servizi all'interno di tutti i Paesi dell'UE: aumenteranno così gli spazi operativi delle imprese più strutturate in grado di offrire prestazioni logistiche e, anche in questo caso, saranno quelle piccole e medie a subire più di altre l'impatto negativo. L'apertura al cabotaggio avrà un effetto dirompente sul settore in quanto, nel mercato del trasporto, due sono le voci che incidono per circa il 60% dei costi: personale e gasolio. Un'apertura senza un'omogeneizzazione delle regole decreterà la fine di molte imprese nazionali, con conseguenze drammatiche anche in termini occupazionali. Per quanto riguarda le modifiche delle regole sui pesi e dimensioni, si tratta di un'altra "manovra" per spingere le imprese a una rapida sostituzione del parco, ma questo varrà sempre solo per quelle che ne avranno la potenzialità.

Emerge, così la necessità, da qui all'entrata in vigore della liberalizzazione, di realizzare quei controlli mirati per verificare il rispetto delle norme oltre che di definire meglio i rapporti tra le parti che partecipano alle attività di trasporto attraverso contratti tipo. Il trasporto italiano, se non opererà come una sola squadra, rischia di vivere il 2013 come il più "horribilis" degli anni.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 14 GENNAIO 2013**

### **TRASPORTO MERCI, SICUREZZA IGNOTA PER LA BUROCRAZIA**

C'è una domanda che attende da troppo tempo una risposta: le leggi valgono per tutti o solo per alcuni? Una domanda che FAI-Confrtrasporto ha posto più volte all'attenzione generale in tema di sicurezza stradale, con messaggi pubblicati su giornali nazionali, cercando di attirare l'attenzione del governo sulla necessità di applicare leggi dello Stato. In questo caso quella sui costi incompressibili della sicurezza del trasporto merci, voluta dal governo per impedire che su strade e autostrade circolino camion-bomba, pronti ad uccidere perché privi di adeguata manutenzione, perché guidati da conducenti improvvisati ... Una domanda che FAI-Confrtrasporto ha posto nella convinzione che, in uno Stato di diritto, non dovrebbero essere ammessi comportamenti difformi e che le leggi si dovrebbero applicare. Ora sarebbe interessante se dalla campagna elettorale giungessero risposte concrete anziché fiumi di chiacchiere alla serietà. Una serietà ridicolizzata da una burocrazia che nel nostro Paese cerca spesso, con provvedimenti amministrativi, di sostituirsi ai legislatori, anche nel mondo del trasporto. La legge in materia di sicurezza stradale esiste, la magistratura ne ha riconosciuto l'efficacia, ma la burocrazia, il vero cancro italiano, da mesi ritarda l'emanazione delle norme per far scattare i controlli. Così le imprese in regola falliscono. Come è accaduto a un'impresa del Trentino che ha fatto causa a una multinazionale del settore petrolifero, oltre che a una azienda controllata, per non aver rispettato i costi incompressibili della sicurezza. La differenza non era poca, visto che il tribunale ha autorizzato decreti ingiuntivi per 5,8 milioni di euro. Ma l'azienda, nel frattempo, ha dovuto chiudere. Il caso è conoscenza del governo grazie a un'interrogazione di Laura Froner (PD). Faranno qualcosa i nostri politicanti? Faranno finalmente scattare quei controlli che in Piemonte, grazie a un'attenta iniziativa di controllo effettuata dalla Guardia di Finanza, hanno permesso di recuperare tre milioni di euro? Oppure il governo continuerà a trovare più facile e comodo colpire i pensionati, i proprietari di prime case, gli esodati?

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 21 GENNAIO 2013

### CON LE NUOVE NORME UE REVISIONI A RISCHIO

Negli uffici della Motorizzazione civile i dipendenti sono abituati a fare gli straordinari. Lavoro in più che presto si vedranno costretti a dover cancellare, sospendendo una serie di servizi indispensabili per i cittadini quali le revisioni sui mezzi di trasporto.

La situazione si prospetta drammatica per le imprese di autotrasporto che, senza la revisione, non potranno mettere in circolazione gli automezzi. Perché tutto questo?

Perché una normativa europea prevede un limite alle prestazioni straordinarie, cancellando, di fatto, sedute esterne per patenti, revisioni o visite ispettive. Obiettivo: ridurre i costi. Peccato che le prestazioni straordinarie servano a coprire la carenza delle figure professionali necessarie (tecnici e ingegneri) che non ci sono. Per far fronte all'impossibilità di esaudire le domande di revisione alcuni uffici territoriali hanno cominciato a rilasciare, per i veicoli la cui revisione è prevista per gennaio-febbraio 2013, una nuova prenotazione che sposta al 31 luglio la revisione, consentendo nel frattempo la circolazione.

Ma questo non solo non risolve i problemi: aggrava, in maniera esponenziale, quelli legati alla sicurezza. In questo modo, infatti, sulle strade potranno circolare mezzi non revisionati e spesso senza i requisiti di sicurezza. Senza dimenticare che chi opera nei traffici internazionali sarà fermato e sanzionato: i fogli prenotazione rilasciati in Italia non hanno infatti alcun valore oltreconfine.

Le imprese che effettuano trasporti di merci pericolose, poi, rischieranno di chiudere: i committenti, coinvolti nella responsabilità di eventuali incidenti (una fuoriuscita di prodotto per un errore nel carico o per automezzi non revisionati può provocare danni ingenti), non accettano infatti, come ovvio, di caricare veicoli non in possesso del documento che viene rilasciato solo se la revisione è stata eseguita. Il risultato sarà il trasferimento sui concorrenti europei degli appalti di servizi di trasporto oltre a una riduzione dei parametri di sicurezza. Non c'è che dire: un altro bel regalo dell'Unione europea e del Governo uscente.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 28 GENNAIO 2013

### C'E' UNA PRIORITA': LE IMPRESE MEDIE E PICCOLE

“Non permetteremo alla politica di mettere in liquidazione le imprese”. E' questo il forte messaggio lanciato dal presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli, per spiegare la decisione di organizzare per oggi una giornata di mobilitazione nazionale promossa da Rete Imprese Italia. Un'iniziativa di sensibilizzazione organizzata per evidenziare le sofferenze di milioni di lavoratori, ma anche per suggerire le possibili soluzioni che il movimento, che raggruppa le principali realtà associative del mondo delle Pmi, intende presentare al Paese.

Nel 2012, per ogni minuto che è trascorso, un'impresa ha cessato l'attività: la pressione fiscale al 56%; la drastica riduzione delle operazioni di credito alle imprese; un sistema logistico insufficiente, generato dalla mancanza di una visione sistemica nelle scelte di politica dei trasporti, sono i principali freni allo sviluppo. La mobilitazione ha l'obiettivo di fare da megafono per la voce di imprese inascoltate, vittime del disinteresse di governi inclini più a favorire il sistema bancario e delle grandi imprese (che intanto, fregandosene dell'Italia, de localizzano), piuttosto che a tutelare le imprese medio piccole.

Ecco perché è diventato obbligatorio scendere in piazza, per costringere la politica a una riflessione vera, moderna, sul ruolo che in Italia può avere, per la ripartenza dell'economia, un sistema imprenditoriale che contribuisce, con una quota di circa il 60% della realtà lavorativa del nostro Paese, alla crescita e alla creazione di occupazione.

Anche il trasporto vive situazioni drammatiche: basta leggere i dati delle attività internazionali per scoprire che le tonnellate - chilometro si sono dimezzate (dal 2008 al 2011 meno 47%). E dal 2009 al 2011 il numero delle imprese nel settore trasporti è sceso di 25 mila unità.

Le imprese non investono in nuovi mezzi e contribuiscono alla crisi dell'automotive, la terziarizzazione e la delocalizzazione aumentano. Se le imprese del trasporto non recupereranno lo svantaggio competitivo, le inefficienze fisiche e organizzative (attraverso azioni prioritarie che spaziano dal rispetto delle regole per assicurare la sicurezza dei cittadini a una più decisa spinta a favore dell'intermodalità e a un piano della mobilità urbana) molti degli sforzi che le forze politiche oggi promettono rischiano di vanificarsi.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 04 FEBBRAIO 2013**

### **QUELLA BOMBA A OROLOGERIA INNESCATA DALL'UE**

Nei primi mesi dell'anno si dovrebbe concludere il confronto in sede UE sulla proposta di revisione della direttiva che consente il distacco dei lavoratori per una prestazione di servizi. Di cosa si tratta? Agenzie interinali o imprese di Paesi UE possono distaccare personale presso imprese di altri Stati membri che fanno ricorso a personale "in affitto".

A "incentivare" simili scelte è la convenienza del costo del lavoro. La norma prevede che al lavoratore si riconosca solo la medesima "paga in mano" prevista dal contratto di lavoro relativo alla prestazione, mentre la parte previdenziale e fiscale rimane quella del Paese di provenienza. Ad esempio, un autista dell'Est viene distaccato in Italia dove intasca, al netto, 2 mila euro al mese, versati dall'impresa che lo "utilizza" all'agenzia insieme ai contributi. Una cifra intorno ai 2.300-2.400 euro, mentre in Italia a un netto di 2mila euro corrisponderebbe un lordo di 4.500euro. Oltre 2mila euro di differenza per dipendente in affitto, ma anche 2mila euro spariti dalle casse degli previdenziali italiani e che, moltiplicati per migliaia di lavoratori italiani lasciati a casa per sostituirli con dipendenti affittati in Romania o in Polonia, innescato una "bomba sociale a orologeria".

Nell'autotrasporto il fenomeno è in crescita: centinaia di aziende, per non perdere quote di mercato, prendono questa "scorciatoia" o aprono sedi in Paesi dove il costo del lavoro è più contenuto. Nessuno si domanda quale sarà tra 20 l'equilibrio del sistema pensionistico se non si correggerà questa politica economica. Le molte violazioni riscontrate hanno indotto l'UE a occuparsi del caso, ma l'intervento non dovrebbe riguardare la parte previdenziale. E quindi non servirà a nulla.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 11 FEBBRAIO 2013**

### **POLITICI, ADESSO PERO' RISPONDETE**

Almeno nel mondo associativo del trasporto ha prevalso il senso della razionalità e della logica. Le federazioni più rappresentative, che raggruppano oltre il 90 per cento delle imprese operanti nel settore, hanno infatti definito un documento unitario nel quale hanno formalizzato le loro richieste alle forze politiche che si confrontano nella campagna elettorale. Tre punti fondamentali sostengono l'impalcatura delle richieste: la sicurezza e il rispetto delle regole e della legalità; la tutela dell'ambiente; l'allineamento ai costi medi di autotrasporto merci esistenti a livello europeo. Solo così le imprese di autotrasporto nazionale potranno competere con le sfide che i concorrenti europei porranno loro. E solo fregando le operazioni di libero cabotaggio (operazione che consente a tutti gli operatori europei di effettuare servizi di trasporto all'interno dei singoli Stati senza limiti), almeno fino a quando non ci sarà un'omogeneità sul costo del lavoro e sull'imposizione fiscale per le imprese nazionali, si potrà impedire la definitiva esclusione dal mercato dei trasporti del "sistema Italia". Evitando così che la gestione della logistica diventi dominio delle imprese estere. Chi gestisce i trasporti ha una maggiore capacità di penetrazione sui mercati e questo aspetto, se venisse sottovalutato in modo sperimentale, determinerebbe un gravissimo danno all'intero Paese.

La logistica è un capitolo determinante per la competitività e sarebbe auspicabile che i partiti non sottovalutassero la necessità di darvi l'adeguata importanza.

Con il documento inviato a tutte le forze politiche, le federazioni dell'autotrasporto hanno voluto dare un segnale forte e chiaro da chi è in competizione elettorale. Solo quelle forze politiche che avranno assunto impegni certi sui contenuti nel documento potranno ottenere credibilità da parte di un mondo, quello dell'autotrasporto, che conta centinaia di migliaia di addetti. Ambiente, sicurezza, legalità, regole sono punti irrinunciabili e pienamente condivisi dalle federazioni che hanno sottoscritto il documento e che non ammettono "deviazioni" o "scorciatoie". In gioco, oltre l'incolumità dei cittadini, c'è il futuro di centinaia di migliaia di lavoratori e delle loro famiglie.

***Paolo Uggè***

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 25 FEBBRAIO 2013**

### **LA MIOPIA DELL'AMBIENTE**

C'è da restare stupiti a leggere i risultati dello studio del ministero dell'Ambiente sul trasporto merci per rendere più efficienti la catena logistica. Secondo lo studio, il 94% delle merci in Italia viaggerebbe su gomma e sarebbe possibile risparmiare 3 miliardi l'anno se si trasferisse il traffico dalla strada alla ferrovia. Peccato che la realtà sia tutt'altra cosa.

Anche tralasciano che l'efficienza della catena logistica non dovrebbe essere promossa dal ministero (in)competente dell'Ambiente, l'esigenza di un coordinamento presso la presidenza del Consiglio è evidente. I trasporti e la logistica sono funzioni strategiche per la competitività del tema Paese o vengono dopo altre priorità, come quelle ambientali? Affrontare le tematiche di settore da un solo punto di vista non può che portare fuori strada. Ogni ipotesi di trasferimento modale dovrebbe fare i conti con la realtà. E la realtà dice che nel 2011 (dati del Ministero dei Trasporti) il 59% (non il 94%) del traffico interno è avvenuto su gomma, il 9% su ferro e il 26,5% via mare. L'Istat aggiunge che la percorrenza media dei servizi di autotrasporto è stata di 107 chilometri, un valore ben al di sotto della distanza che rende competitiva la ferrovia, e che se togliessimo dalla strada tutti i tir che percorrono più di 500 chilometri, il traffico complessivo si ridurrebbe solo dello 0,2%. Al di là degli aleatori richiami a presunti risparmi nei costi esterni (i 3 miliardi annui che risparmieremmo su spese di salute, consumo delle strade e multe Ue, trasferendo il 100% delle merci trasportate dai TIR ai treni), perché il ministro Clini non si preoccupa invece di contribuire a far rispettare le norme sui costi incompressibili della sicurezza nell'autotrasporto? Eliminerebbe ogni svantaggio competitivo sofferto dalla modalità ferrovia che, studio del ministero alla mano, "costa al chilometro 1,3-1,4 euro contro lo 0,9-1 euro del trasporto su gomma.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 04 MARZO 2013**

### **PERCHE' IL FUTURO DEL TRASPORTO PASSA SULLO STRETTO**

Legalità, qualità, regole, servizi a valore aggiunto, alleanze con il sistema produttivo e collaborazione con le altre modalità, dalle autostrade del mare al trasporto combinato delle merci su strada e su ferrovia. Questi gli obiettivi su cui puntare per dare un futuro alle decine di migliaia di imprese dell'autotrasporto, che altrimenti rischiano di fermarsi.

Obiettivi emersi chiaramente al Transpotec, fiera che a Verona ha messo a confronto le esigenze del sistema produttivo con la logistica e il trasporto. Un evento che si è fissato come "destinazione" finale un futuro in cui la categoria sappia effettuare scelte precise. Già, ma come affrontare il futuro? Il punto di partenza è obbligato: smetterla con le battaglie personali. Senza tale presupposto non ci potrà mai essere un salto di qualità. Per comprendere la centralità dell'autotrasporto, basta leggere le scelte che l'esecutivo in carica, bocciato dagli elettori, sta per compiere o ha già compiuto: a partire dall'annullamento della gara per il ponte sullo Stretto nel quale l'UE aveva visto un nuovo percorso per dare più competitività al Vecchio continente. Il governo dei tecnici ha scelto di annullare decisioni che persone come Loyola De Palacio, commissario UE, l'ex ministro Pietro Lunardi e altri (veri) esperti in materia di trasporti avevano assunto dopo studi e valutazioni approfondite. Tra loro e i nostri governanti c'è una differenza sostanziale: ai primi è appartenuta una visione globale della politica dei trasporti, mentre il nostro esecutivo in uscita possiede solo una logica finanziaria miope e incapace di vedere quale politica dei trasporti sia utile al Paese destinando più fondi a una modalità piuttosto che a un'altra senza un disegno strategico.

*Paolo Uggè*



## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DELL'11 MARZO 2013**

### **ITALIA MIOPE SULLO STRETTO**

Le forze politiche che stanno faticosamente cercando di definire un'intesa per dare un governo al Paese. Anche ora, è nostro preciso dovere riprendere il tema della politica dei trasporti.

Nel corso della campagna elettorale è stato evidenziato come esistano alcune forze politiche che dietro la definizione di trasporto sostenibile celano in realtà la volontà di bloccare la realizzazione delle infrastrutture necessarie allo sviluppo del Paese. Una prima decisione in tale direzione è già stata assunta dal governo Monti sul Ponte sullo Stretto. Scelta, a nostro modo di vedere, errata perché destinata a lasciare senza un immediato collegamento milioni di cittadini e in secondo luogo perché blocca una nuova grande infrastruttura che avrebbe collegato Palermo con Berlino, in gran parte finanziata, in quanto inserita tra le grandi reti di comunicazione Ten, dall'Unione europea. Dai giornali ora giunge un nuovo grido d'allarme: anche il Corridoio 5, destinato a collegare Lisbona e Kiev, potrebbe subire la stessa sorte.

All'interno del PD il dibattito è aperto, ma senza una decisione presa di posizione di Pierluigi Bersani tutto si complica, spianando la strada ai Paesi interessati a realizzare il corridoio plurimodale a Nord del sistema alpino. Una cosa è certa. Il collegamento si realizzerà. Il dubbio è uno solo, e riguarda se attraverserà l'Italia oppure no. Si racconta sui libri di storia che il Re Sole nei suoi spostamenti usasse chiedere a chi incontrava cosa si aspettassero da lui. La risposta più frequente era di avere collegamenti stradali che favorissero lo sviluppo e il commercio. Un concetto, dunque, ben compreso dai cittadini di quel tempo, ripreso dall'Unione europea, ma oggi messo in discussione da alcuni politici dalle vedute piuttosto limitate...

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 18 MARZO 2013**

### **UE, TRASPORTI LIBERI MA SENZA REGOLE IMPRESE A RISCHIO**

In attesa che le forze politiche trovino un'intesa il mondo dell'autotrasporto teme un nuovo possibile ostacolo alla ripresa: il Parlamento europeo potrebbe liberalizzare il cabotaggio nel trasporto merci stradali, dando la possibilità di effettuare trasporti in tutti i Paesi dell'Unione.

Niente in contrario, ma senza un'omogeneità delle regole la nostra economia rischia. Facilissimo prevedere l'invasione degli autotrasportatori esteri che, più competitivi e senza adeguati controlli, finirebbero col dominare il mercato. Certo, è possibile che il costo del trasporto merci diminuisca, ma il risultato sarà la chiusura di migliaia di imprese italiane o il loro trasferimento dove i costi sono più bassi. Così aumenterà l'utilizzo dei lavoratori stranieri ed esploderà la delocalizzazione. E come compensarle miniro entrate fiscali e i costi sull'impatto ambientale conseguenti all'esplosione del trasporto stradale ai danni di quello ferroviario? In Francia proprio per il trasporto ferroviario si sta pensando di introdurre regole che limiteranno il cabotaggio su rotaia. I nostri vicini stanno pensato di aprire il mercato, ma regolamentandolo in modo da rendere impossibile l'operatività dei concorrenti stranieri. E questo danneggerà le ferrovie italiane. Così, tra un autotrasporto senza regole e il cabotaggio ferroviario secondo il rito francese l'Italia si ritroverà impoverita.

A meno che l'esecutivo non si dimostri determinato a tutelare gli interessi nazionali come ha appena fatto al consiglio dei trasporti europeo, opponendosi a ogni ipotesi di apertura e liberalizzazione dei mercati nazionali al trasporto merci su strada.

***Paolo Uggè***

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 25 MARZO 2013

### RIPARTIAMO DAI CONTROLLI

Ci sono realtà che sono sotto gli occhi di tutti ma che vanno ripetute. Per evitare confusioni, spesso generate da che piega la realtà ai propri interessi. E' il caso dei costi minimi per la sicurezza del trasporto merci, costi che restano in vigore.

Una precisione doverosa, viste le interpretazioni diffuse dopo l'ordinanza del giudice del TAR del Lazio, che ha disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia europea.

Ebbene, a coloro che hanno cercato di distorcere la realtà, va chiarito che la sentenza del TAR mantiene in vigore la legge sui costi incompressibili (voluti dal Parlamento per tutelare milioni di persone sulle strade), in attesa del pronunciamento sulla compatibilità delle norme italiane con i principi comunitari. Facile comprendere la delusione di quella committenza che, per guadagnare qualche euro in più sarebbe disposta a mettere in pericolo vite umane e che con questa "altissima finalità" aveva chiesto di sospendere l'efficacia dei costi minimi. Impossibile è, invece, giustificare i tentativi di cambiare le carte in tavola, facendo finta di non capire che il TAR non solo ha respinto la richiesta di sospensione una prima volta, ma che nell'interpellare la Corte europea ha confermato i precedenti pronunciamenti che comprendono il rifiuto alla sospensione. E chi sostiene che sia sufficiente interpellare la Corte Europea per sospendere la validità di norme di legge è fuori dalla realtà. Sono i precedenti a smentire tali interpretazioni: quando i giudici eccepirono dubbi di compatibilità UE sul sistema tariffario obbligatorio, ben più rigido di quello in vigore oggi, nessun giudizio fu automaticamente sospeso. Maurizio Caprino sul blog del Sole 24 ore ha sostenuto che più controlli metterebbero tutti d'accordo. Ripartiamo da qui, e facciamo sì che ci sia certezza sul funzionamento dei controlli.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 2 APRILE 2013**

### **GRANDI OPERE PRIORITARIE PER LO SVILUPPO**

Al momento non sappiamo ancora quando avremo un esecutivo nel pieno dei suoi poteri. Una certezza tuttavia l'abbiamo: il mondo del trasporto e della logistica non fa parte della vision di chi ha convocato le consultazioni. Nonostante l'assoluta rilevanza dei temi della mobilità, del trasporto e della logistica (funzione legata non solo al trasporto merci, ma anche all'attività turistica per gestire gli spostamenti di persone e prodotti da offrire ai turisti), tutti legati allo sviluppo e alla competitività, e nonostante l'urgenza e individuare le scelte necessarie in tema di infrastrutture, purtroppo le forze politiche continuano a non voler considerare come prioritarie, quali invece sono, le scelte in materia di politica dei trasporti.

In queste ultime settimane abbiamo assistito a decisioni e a iniziative incomprensibili. In particolare, allarma la condivisione, da parte di numerosi deputati, non solo di quelli del M5S, ma anche di forze politiche che saranno comunque determinanti per il futuro governo del Paese, dell'obiettivo di bloccare le grandi opere. Quale modello di sviluppo si può ipotizzare se dopo aver annullato tutti gli impegni assunti per la realizzazione del Ponte sullo Stretto (il danno per le casse dello Stato non sarà inferiore alla metà del costo previsto), il nuovo governo metterà in discussione anche il Corridoio dei due mari e il terzo valico che collega il porto di Genova con quello di Rotterdam? E cosa potrà nascere (o forse sarebbe meglio dire morire?) da un possibile blocco della Torino-Lione?

Un recente studio di Nomisma conferma un dato di fatto: in Germania sono le infrastrutture e la logistica a dare la leadership mondiale nelle esportazioni. Occorre un sistema logistico con collegamenti adeguati che non sembrano, però, appartenere alle scelte della nostra classe politica.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DELL'8 APRILE 2013

### QUELLO STRANO TAXI "IMPORTATO DAGLI STATI UNITI"

Uber. Annotatevi questo nome (è quello dalla società USA che ha portato a Milano, in anteprima per l'Italia il servizio di autista e limousine) perché è a questa impresa che si deve un'altra, storica, "impresa": vedere alleate le categorie, da sempre rivali, dei tassisti e degli autisti Ncc (noleggio con conducente). A unirle, oggi, contro un nuovo potenziale nemico comune, è la concorrenza (assolutamente sleale secondo molti) lanciata proprio da Uber, società che da poche settimane offre la possibilità di avere a disposizione, semplicemente scaricando un'app gratuita, un autista personale che andrà a prelevare il cliente a destinazione alla guida di una vettura di lusso (Mercedes Classe S o E, Bmw Serie 5 o 7, Audi A6 p A8), per accompagnarlo ovunque. Percorrendo le corsie preferenziali destinate al servizio pubblico ma anche, in presenza di una cliente del gentil sesso e di orari notturni pericolosi, accompagnandola a piedi fino al portone di casa. Il tutto a costi del 20 o 30% superiori al taxi, ma inferiori a quelli previsti dalla tariffe dell'autonoleggio con conducente.

Un servizio, partito da Milano e che potrebbe presto essere esteso a città con una forte presenza di attività legate alla moda, all'editoria e ad attività internazionali, come Roma, Firenze, Torino. Ma soprattutto un servizio finito nel mirino di tassisti e autisti Ncc che per voce di Francesco Artusa, vicepresidente di FAI Trasporto persone, hanno denunciato come il servizio di Uber, già al centro di pesantissime polemiche in altri Stati, "violi apertamente la legge di categoria del 1992 per cui le vetture di noleggio con conducente devono partire dalla rimessa e non possono sostare in giro in attesa del cliente, come invece possono fare i taxi". E, ancora, tassisti e autisti NCC si domandano "come potranno le limousine di Uber usare le corsie preferenziali dei mezzi pubblici, visto che non sono un servizio pubblico perché loro, al contrario dei tassisti, possono rifiutare le chiamate"; "quale percentuale applicheranno gli autisti, visto che non sono un'azienda di trasporto ma solo una società che ha creato un'app", e "come sarà considerato l'algoritmo usato da Uber per calcolare il costo della tratta...E' un tassametro, e in tal caso deve essere omologato; o non lo è...?"

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 15 APRILE 2013

### MONTI PUNISCE IL TRASPORTO

Rasentano il ridicolo le motivazioni addotte dal ministero dell'Economia e delle Finanze per giustificare la firma del decreto con cui il governo ha aumentato dal 30% le tariffe sulle operazioni che verranno effettuate al PRA, il Pubblico Registro Automobilistico. Come giustificazione è stato infatti addotto il fatto che poiché l'Acì gestirà gratuitamente (sic!) la riscossione dell'Ipt, l'imposta provinciale di trascrizione dei veicoli per conto delle Province, diviene necessario garantire l'equilibrio economico finanziario del servizio. Burocratese utilizzato solo per nascondere l'esigenza di coprire il "buco" nei conti del PRA. Il governo dei tecnici e dei super esperti invece di porre fine al mantenimento di un doppio servizio pubblico (due archivi, doppie strutture, doppio personale, doppi documenti, doppi procedimenti, doppi costi) e di dare corso alla razionalizzazione e allo sportello unico in linea con gli impegni assunti di fronte al Parlamento, non ha saputo trovare altra soluzione che scaricare sui cittadini e sui grandi utenti (prima fra tutti gli autotrasportatori, che più di altri necessitano di visure, immatricolazioni, variazioni) i costi di operazioni frutto solo di assurdi doppi.

Alla faccia dei tagli e delle abolizioni previste dalla spending review dalle tante volte promessa razionalizzazione dell'apparato burocratico.

Il Governo ha scelto di schiacciare gli automobilisti e soprattutto le imprese di trasporto che saranno ancora costretti a dover sostenere costi duplicati. Certo, così è più semplice: non si fa fatica, non si scontentano le consorterie e si garantisce un introito annuo per l'ACI tra i 50 e i 60 milioni di euro. A coloro che sosterranno maggiormente le conseguenze di questo cadeau del governo dei tecnici uscente non resterà che rammaricarsi di aver creduto alle promesse di interventi strutturali finalizzati ad aumentare l'efficienza e la competitività di nostri trasporti e, di conseguenza, della nostra economia. Altro che incremento del PIL del 5% come annunciato dal Presidente del Consiglio Mario Monti per effetto delle liberalizzazioni e razionalizzazioni: qui i soli valori incrementati sono quelli delle tasse. E l'Italia giocava alle carte e parlava di calcio nei bar... La cura dei tecnocrati italiani!

*Paolo Uggè*

**UN ACCORDO PER IL TRASPORTO**

Quanto verificatosi a Napoli nei giorni scorsi, dove migliaia di commercianti sono scesi in piazza per protestare contro alcune decisioni dell'amministrazione comunale, tra cui la chiusura del centro storico, penalizzanti per le loro attività, potrebbe accadere anche in altre città italiane se le forze politiche non dimostreranno in fretta una reale capacità e volontà di far ripartire l'economia. Solo il grande senso di responsabilità mostrato da Carlo Sangalli e Giorgio Squinzi, presidenti di Confcommercio e Confindustria, sta evitando l'estendersi di manifestazioni in tutto il Paese.

L'attuale presidente di Confindustria ha scelto di coinvolgere le forze sociali perché si realizzino patti per superare le difficoltà. Conftrasporto raccoglie questo appello e propone di aprire un confronto a tutto campo e su tutto. In questi ultimi mesi committenza, Antitrust e associazioni del trasporto si sono più volte scontrate sui costi minimi per la sicurezza del trasporto merci. Coloro che utilizzano il trasporto ritengono che il sistema introdotto riproponga le tariffe obbligatorie e l'Antitrust ritiene violati i principi della concorrenza.

Polemiche strumentali: se garantire un mercato libero e regolato dal rispetto delle leggi sulla sicurezza sociale e della circolazione per salvaguardare l'incolumità dei cittadini diviene un obiettivo comune si può lavorare per ricercare un'intesa nuova. Occorre però che committenza e autotrasportatori trovino un percorso comune, senza violare la norma che vieta i patti di cartello, applicando il principio della responsabilità e attuando controlli sui tempi di guida, sul sovraccarico, sulla regolarità fiscale e contributiva, sull'utilizzo abusivo di conducenti irregolari.

In questa logica possono essere rivisti gli interventi sul settore, non più a pioggia ma premianti per le imprese virtuose e in regola. La proposta del presidente di Confindustria ai sindacati per attuare una nuova rivoluzione industriale attraverso patti aziendali potrà avere un valore aggiunto se verrà sommato anche il mondo del trasporto e della logistica, indispensabile per dare maggiore competitività al Paese. Il mondo dell'autotrasporto è pronto al confronto.

***Paolo Uggè***

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 29 APRILE 2013

### IL TRASPORTO PER LA RIPRESA

Dopo la rielezione del Presidente Giorgio Napolitano (auguri e grazie Presidente) i media si sono concentrati sul Governo Letta. Leggendo gli articoli pubblicati a commento si nota come nessuna rilevanza sia attribuita alla funzione dei trasporti e della logistica. Quasi che la mobilità delle persone e delle merci non abbia alcuna rilevanza per lo sviluppo e la competitività del Paese.

Questo deriva da una valutazione tanto negativa quanto sbagliata che la nostra classe politica, soprattutto negli ultimi anni, ha avuto per un settore trainante per l'economia, ritenendo che fosse sufficiente individuare le infrastrutture per realizzare una politica dei trasporti funzionale allo sviluppo. E oggi, con le risorse limitate e l'evidente riduzione degli spostamenti a molti sembra logico pensare che la politica dei trasporti sia un tema secondario.

Invece è l'esatto contrario: è adesso che il Paese può recuperare competitività, proprio per la riduzione della congestione. E lo strumento sono le scelte sulla politica dei trasporti. Favorire lo sviluppo delle ferrovie e delle autostrade del mare, introducendo misure premiali per chi le utilizza; destinare risorse a favorire una maggior permeabilità nei porti di accoglienza; limitare gli interventi a favore del trasporto solo per quelle imprese che si dotano di un parco più ecologico e tecnicamente più sicuro; ridurre, attraverso patti sulla mobilità urbana, i tempi di accessibilità e i parametri di inquinamento; favorire le nuove forme contrattuali attraverso accordi territoriali, legandoli a logiche premiali per ridurre la delocalizzazione dei lavoratori. Questo significa intervenire per la competitività.

Occorre però scegliere: senza una reale attenzione a questi argomenti e senza l'individuazione di persone che abbiano "conoscenza" (e non "conoscenze") del mondo dei trasporti, i molti problemi irrisolti nel mondo dell'autotrasporto emergeranno prepotentemente. Le incomprensioni tra committenza e vettori, i troppi impegni non mantenuti sul rispetto delle regole, diventeranno elementi deflagranti di difficile gestione. E le conseguenze ricadranno sul Paese.

*Paolo Uggè*



## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 06 MAGGIO 2013

### L'ADDIO AL PONTE CI COSTERA' UN CAPITALE

Un anno è trascorso senza che il governo si sia di fatto occupato di politica dei trasporti. E se è doveroso dare atto al viceministro alle Infrastrutture, Mario Ciaccia, di aver assicurato il suo interessamento sulle risorse previste per il trasporto (e di questi tempi non è poco), bisogna anche prendere atto che purtroppo sono mancate le scelte. E' mancata una visione globale del problema da parte di una classe politica la cui vista è offuscata dalla convinzione che stanziare risorse per opere infrastrutturali basti ad attuare la politica dei trasporti. Una convinzione sbagliatissima, che impedisce di vedere la reale soluzione: un sistema logistico che permetta di far risparmiare 40 miliardi l'anno.

Lo scorso 30 aprile, con un appropriato (non poteva che essere così, visto l'autore ) articolo, Vittorio Feltri ha reso giustizia ad uno dei più competenti ministri dei Trasporti degli ultimi decenni, Pietro Lunardi, l'ingegnere che ha dato vita al rilancio del sistema infrastrutturale del Paese, che ha fatto proprie, scelte che erano parte di una politica dei trasporti condivisa dall'Ue. Delle 15 Reti Ten (le grandi reti di comunicazione) ben quattro riguardavano l'Italia. Il nostro Paese diveniva finalmente parte di un sistema europeo.

Purtroppo il governo dei tecnici ha annullato quella che sarebbe stata un'opera straordinaria: il Ponte sullo Stretto. Una decisione che costerà centinaia di milioni per le penali, ma che, fatto ancora più grave, farà perdere un incremento del Pil proveniente dal turismo dei moltissimi interessati a visitare il manufatto, fenomeno che si è puntualmente verificato nei Paesi che hanno realizzato simili infrastrutture. Adesso occorre che il nuovo governo restituisca alla politica dei trasporti la centralità che merita, partendo dalla logistica, ovvero dalla funzione che mette a sistema tutte le modalità di trasporto, che migliora i fattori di accessibilità ai centri urbani, che può rendere i nostri porti in grado di accogliere le merci in ingresso nel Mediterraneo. Per farlo è sufficiente ripartire dal Piano della Logistica che, sempre Lunardi, aveva presentato e che era stato valutato dal segretario del Cipe, Mario Baldassari, come lo "strumento in grado di far decollare l'economia".

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 13 MAGGIO 2013

### IL GOVERNO AIUTI IL TRASPORTO

Nei momenti di difficoltà, come quelli che stanno vivendo le imprese e le famiglie italiane, è possibile assumere due atteggiamenti: indire proteste (spesso solo per dimostrare la propria esistenza) o scegliere la strada del dialogo e delle trattative, spesso faticose, per cercare possibili soluzioni. Nella seconda ipotesi sono indispensabili responsabilità e serietà da parte di chi assume impegni e intende rispettarli nei tempi concordati. Il convegno "trasporti al passo, economia ferma", organizzato da Confcommercio per mercoledì 15 maggio nella sede di via Belli a Roma (con il duplice obiettivo di fotografare la situazione della filiera logistica e dei sistemi di trasporto nel nostro Paese, ma anche di declinare le istanze del settore) vuole ribadire l'importanza di scegliere il percorso della trattativa, ma a condizione che questo avvenga con serietà e responsabilità. Cosa che non è avvenuta negli ultimi mesi. A distanza di un anno esatto dal convegno in cui Confcommercio aveva indicato al Governo problemi e possibili soluzioni, è impossibile infatti non constatare come nulla sia stato realizzato come, anzi, l'ultimo esecutivo abbia peggiorato la situazione. I problemi strutturali della categoria, che necessitano di interventi organici, figli di una politica, fino a oggi irrealizzata, che non affronti il singolo comparto ma crei un sistema a rete, sono rimasti irrisolti. Non sono state affrontate le questioni degli operatori delle isole, in particolar modo di quelle siciliane; non sono stati ripensati interventi selettivi che privilegino i trasporti combinati, via mare o via ferro, che incentivino l'utilizzo di automezzi tecnologicamente più avanzati e che favoriscano la crescita delle imprese nelle attività di logistica. Il Governo per il 2013 ha stanziato 400 milioni per l'autotrasporto, con l'obiettivo di rendere più sostenibile il prezzo del trasporto a chi deve corrisponderlo ma questo non significa avere una visione globale del problema. Il convegno sarà l'occasione per esporre al neoministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Maurizio Lupi, problemi e possibili soluzioni. In un dialogo che non potrà più ammettere mancanza di serietà e responsabilità.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 20 MAGGIO 2013

### FARE SISTEMA PER LA RIPRESA

Le infrastrutture possono essere il volano per la ripresa economica, ma hanno la necessità di tempi medio lunghi e richiedono investimenti che oggi non ci sono. Occorre quindi trovare proposte alternative per ridare competitività al sistema Paese, che possono venire dai trasporti e dalla logistica: si tratta solo di ridare slancio agli interventi normativi previsti dal Piano nazionale della Logistica che, pur approvato dal Cipe, non viene utilizzato.

Alcuni di questi interventi sono stati riproposti durante il convegno annuale sulla logistica e i trasporti che Confcommercio ha organizzato a Roma, dove il presidente Carlo Sangalli ha voluto ribadire come "il rispetto delle regole nel trasporto su strada e un sistema che sappia cogliere obiettivi quali la sostenibilità ambientale, economica, logistica e sociale, potranno favorire competitività e sviluppo nell'intero settore". Regole destinate a generare spazi per le modalità alternative al trasporto su gomma e quindi un maggior rispetto ambientale.

Per comprendere quanto poco potrebbe bastare per ottenere grandi cambiamenti basta un esempio: la funzionalità dei porti e la realizzazione dello sportello doganale unico potrebbero "spostare" nei nostri scali quel 30% di merci indirizzate verso l'Italia che oggi sono sdoganate nel Nord Europa. Producendo incrementi nelle entrate fiscali e opportunità di occupazione.

Prevedere scelte premianti per chi impiega automezzi ecologicamente più avanzati (compensate dai maggiori introiti IVA) favorirebbe poi il rinnovo del parco circolante, migliorando la sostenibilità ambientale nelle realtà urbane. Infine, la cancellazione di oltre 50 mila imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori senza possedere le caratteristiche necessarie eliminerebbe sacche di abusivismo ed evasione fiscale. Misure semplici, che non richiedono investimenti ma solo capacità di vedere il mondo dei trasporti come un sistema. Ed è proprio questa la domanda più forte emersa dal convegno di Confcommercio: fare sistema, ritornare alle scelte politiche sui temi dei trasporti, cancellando gli interventi scoordinati e riducendo gli investimenti per gli interventi infrastrutturali, oggi possibili alla luce della riduzione registrata nel traffico.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 27 MAGGIO 2013**

### **SE SI FAVORISCE UN'IMPRESA A DISPETTO DI ALTRE**

Un'inaspettata tegola starebbe per cadere sulle imprese del mondo del trasporto e della logistica. E non a causa di mancanza di risorse ma. Cosa ben più grave, per favorire un'impresa a dispetto di altre. Di cosa si tratta? Il decreto sulla ripartizione dei fondi, destinati dal governo per gli investimenti delle imprese di autotrasporto, non è ancora stato inoltrato per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e, non per responsabilità della burocrazia: il motivo deriva dalla richiesta, avanzata dai costruttori di camion, di poter usufruire dei fondi stanziati per l'acquisto di veicolo di ultima generazione anche solo con la prenotazione.

Una richiesta destinata a portare a una modifica al decreto che comporterebbe, a sua volta, la ripetizione delle procedure amministrative necessarie per rendere spendibili le risorse. Con conseguenze per le imprese di trasporto drammatiche, in quanto non potrebbero usufruire delle risorse dei tempi garantiti dal governo nell'incontro avuto nei giorni scorsi.

La teoria secondo la quale "se va bene a un'azienda va bene anche per l'Italia", non pare possa essere accettata dalle oltre 150 mila imprese di trasporto danneggiate. La presa di posizione dell'Unatras, infatti è stata immediata nel ricordare al governo quanto siano difficili oggi le condizioni e pertanto quanto sia inaccettabile che per favorire una sola impresa che costruisce ovviamente camion, si possa mettere in difficoltà un intero settore. Ci auguriamo che "l'ideona" non trovi la condivisione nel neoministro ai Trasporti, Maurizio Lupi che, a differenza dei proponenti interessati, appare perfettamente in grado di riconoscere un'autentica marchetta.

E di valutare non solo quanto sia opinabile la tesi che sostiene la necessità della modifica al decreto, ma anche l'inopportunità dell'idea che si possa aprire un conflitto con le imprese di autotrasporto.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 03 GIUGNO 2013

### BASTA CAMIONISTI DI IMPORTAZIONE

La possibilità che sempre più imprese italiane facciano ricorso al distacco transnazionale, assumendo lavoratori provenienti da Paesi della Comunità europea con l'obiettivo di tagliare drasticamente i costi previdenziali, rischia di trasformarsi in una bomba a orologeria. Capace di distruggere il nostro sistema pensionistico visto che, come tutti dovrebbero sapere (compresi sindacati che sembrano non vedere e il governo che preferisce tacere), le pensioni si reggono sull'equilibrio con i versamenti della forza lavoro attiva. Una situazione che rischia di compromettere la tenuta dei conti pubblici.

Forse qualcuno pensa che la corsa all'assunzione di lavoratori distaccati possa fermarsi. Difficilissimo ipotizzarlo, considerato che il vantaggio per le imprese (derivate dalla possibilità di applicare il regime previdenziale del Paese dove risiede il lavoratore) è altissimo. Da mesi le imprese italiane di autotrasporto sono contattate da agenzie, autorizzate legalmente, che in modo esplicito offrono autisti prospettando risparmi intorno al 30%. Oggi il Paese leader nel collocare propri cittadini all'estero è la Romania, ma non è da escludere che altri seguiranno presto questa strada. Col risultato di aumentare l'offerta di lavoro e di far diminuire i livelli occupazionali. La normativa europea stabilisce l'obbligo per le imprese di riconoscere "la paga in mano identica a quella corrisposta per i lavoratori nazionali. E molte imprese italiane tra la chiusura e l'opportunità di riacquisire competitività, scelgono di proseguire l'attività con autisti "d'importazione".

In una simile situazione sarebbe interesse dei sindacati affrontare i rinnovi dei contratti con una visione globale, individuando condizioni contrattuali da fronteggiare il fenomeno del lavoro a distacco. Purtroppo così non è.

Una visione miope del problema ha prodotto solo richieste che mirano a incrementi di salario a ulteriori obblighi normativi per le imprese. Impedendo di vedere un altro problema che una presa di coscienza seria imporrebbe invece di porsi: quello della formazione professionale, requisito fondamentale per garantire sicurezza dai cittadini

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 10 GIUGNO 2013**

### **INFRASTRUTTURE, IL GOVERNO INIZIA BENE**

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha fatto conoscere con chiarezza le priorità e gli interventi che intende portare avanti nel settore dei trasporti e della logistica, depositando presso le commissioni parlamentari un documento articolato, dove si sottolinea l'unitarietà tra strategia infrastrutturale e trasportistica. Una strada più che condivisibile, in quanto riconduce il valore delle infrastrutture alla qualità dei servizi di trasporto che attraverso di esse sono forniti: questo è stato uno dei temi affrontati nel convegno di Confcommercio - Imprese per l'Italia dal titolo "Trasporti al passo, economia ferma". Positivo in particolare risulta il metodo con il quale, nel documento consegnato alle commissioni, si chiarisce come il dicastero intenderà perseguire i suoi obiettivi: attraverso ascolto, dialogo, collegialità, realismo, assunzione di responsabilità e decisione. E condivisibili appaiono la nuova centralità assegnata ai nodi delle reti di trasporto, a cominciare da quelli urbani; l'importanza strategica della filiera portuale e logistica; la volontà di approvare la legge sui porti e di rilanciare le Autostrade del mare; l'attenzione per la nautica da diporto; la volontà di completare il processo di liberalizzazione ferroviaria, di riformare il trasporto pubblico locale e di liberalizzare il noleggio auto con conducente. Per quanto riguarda l'autotrasporto merci, è importante la riaffermazione della volontà di voler trovare una soluzione condivisa sul rispetto delle regole che determinano sicurezza per i cittadini. Il mondo dell'autotrasporto coglie l'invito al confronto, del resto mai rifiutato in passato, neppure quando era stata eliminata la Consulta dell'autotrasporto. Errore che, forse, il ministro Lupi non avrebbe commesso. E' un documento importante, quello redatto dal ministero, che pone al di sopra di tutto il rispetto della vita umana e dell'uomo, in piena sintonia con la politica di Confrtrasporto, e che fissa obiettivi chiari, concreti. Per raggiungerli ora occorre darsi una regola imprescindibile: che le leggi debbano essere rispettate da tutti e che il Governo faccia la propria parte.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 17 GIUGNO 2013

### IL TRASPORTO HA FAME DI SICUREZZA

Pochissima fiducia nella ripartenza (almeno a breve-medio termine) dell'economia italiana, moltissima delusione, mista in qualche caso a rabbia, per tutto ciò che continua a viaggiare in retromarcia: dai costi di esercizio che continuano ad aumentare, ai pagamenti da parte dei clienti che arrivano sempre più in ritardo e spesso non arrivano del tutto, dal peggioramento delle condizioni per il credito imposte delle banche, fino alla concorrenza sleale che il governo non combatte come dovrebbe ...

E' un'immagine dell'autotrasporto italiano piena di ombre e con pochissime luci quella scattata a Montecatini Terme, dove sabato e domenica centinaia di rappresentanti del mondo dell'autotrasporto si sono ritrovati per il 50° anniversario della nascita della FAI, la Federazione autotrasportatori Italiani, avvenuta proprio nella cittadina toscana.

Un'indagine sul mondo del trasporto realizzata in maggio da FAI Conftrasporto con Format Ricerche ha evidenziato un sempre più sensibile calo dei ricavi e un preoccupante peggioramento dell'occupazione nel semestre preso in esame, a cavallo tra il 2012 e il 2013. E il rischio è che sia siano ulteriori peggioramenti fino a settembre. Mese che, come da tradizioni, si preannuncia "caldo". Servono misure che affrontino una volta per tutte, senza più se e ma, anche la questione della sicurezza stradale che da questa crisi viene sempre più compromessa. Le migliaia di mezzi poco sicuri (perché privi di manutenzione e perché guidati da conducenti improvvisati costretti a guidare per ore senza sosta) che viaggiano ogni giorno sulle nostre strade sono sotto gli occhi di tutti. Ma nessuno fa nulla per aumentare i controlli. L'unica nota positiva è la volontà del mondo dell'autotrasporto di essere sempre più unito nel difendere il proprio lavoro e la propria vita. Sono sempre i risultati dell'indagine a dirlo: il 73% delle imprese di autotrasporto intervistate aderisce ad un'associazione di categoria (il 69% ha scelto FAI Conftrasporto) e oltre 7 imprese su 10 associate giudicano positivamente il ruolo di "difensore" dell'associazione.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 24 GIUGNO 2013**

### **ORA IL TRASPORTO VUOLE LA RISPOSTA SUI COSTI MINIMI**

“I costi della sicurezza sono compatibili con i principi costituzionali e con quelli europei. La soglia minima fissata mira a evitare il mancato rispetto della sicurezza stradale e sociale”. Queste affermazioni sono contenute nell’ordinanza con la quale i giudici del Tribunale di Napoli hanno respinto le eccezioni, sollevate da un committente, sulle norme varate dal Parlamento a tutela della sicurezza nell’autotrasporto merci, facendo riferimento al secondo comma dell’articolo 41 della Costituzione che subordina la libertà di intraprendere alla tutela della sicurezza e della salute. Un’ordinanza che conferma quanto sostenuto da Confrtrasporto e che smentisce le decisioni del Tar del Lazio e le prese di posizione del presidente dell’Antitrust. Decisioni, queste ultime, che avevano spinto la committenza a intimare al Governo di non difendere la norma sui costi della sicurezza non vanno applicate, ma soprattutto tutti si auspicano la ripresa di quel confronto fra le parti che, con una felice intuizione, il ministro Maurizio Lupi ha rilanciato.

Da parte delle federazioni responsabili del settore non c’è alcuna pregiudiziale, a una sola, ma insormontabile, condizione: che si riparta dal riconoscimento che le leggi devono essere rispettate da tutti e che il Governo faccia la propria parte. Dopo che il Tribunale di Napoli ha spazzato via le assurde teorie con le quali qualcuno ha cercato di trasformare i costi in prezzi o tariffe, il Governo non può più far finta di nulla e dimenticarsi di ciò che due esecutivi precedenti hanno riaffermato. Così come il presidente del Consiglio Enrico Letta non potrà ignorare d’essere la stessa persona che, da sottosegretario alla Presidenza del Consiglio durante il Governo Prodi, si era fatto portatore della proposta di tariffe antidumping, per impedire la vendita di un prodotto su un mercato estero a un prezzo inferiore, ed evitare distorsioni nella concorrenza.

Dopo le decisioni della magistratura comunitaria e della Suprema Corte, che si sono pronunciate a favore dei costi minimi per la sicurezza, l’autotrasporto aspetta una risposta definitiva e rapida.

*Paolo Uggè*



## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 01 LUGLIO 2013

### QUELLA LEGGE CHE TUTELA LA VITA DI CHI VIAGGIA

Agatha Christie diceva che un indizio è solamente un indizio, due indizi sono una coincidenza, e tre indizi fanno una prova. Per avere la prova (giuridica) che la legge sui costi minimi per la sicurezza dell'autotrasporto merci è una buona legge, manca oramai un solo indizio: i primi due, infatti, sono già stati trovati, e per di più direttamente da chi, di indizi e prove se ne intende. Ovvero i giudici (dei tribunali di Napoli e di Livorno) che con due ordinanze hanno ribadito l'assoluta bontà di una legge voluta dal Parlamento per tutelare la vita di chi viaggia su strade ed autostrada.

I primi a schierarsi a fianco della nuova legge sono stati i giudici del tribunale di Napoli che non solo hanno respinto un ricorso presentato dalla committenza, ma hanno anche voluto sottolineare come questa sia una buona legge e per nulla in contrasto con la Costituzione italiana.

Poi è stata la volta dei colleghi togati di Livorno che, respingendo un altro ricorso, presentato da un committente che dopo non aver saldato il conto si era visto presentare dall'impresa di autotrasporto un decreto ingiuntivo, hanno sostanzialmente ribadito quanto già espresso dal tribunale partenopeo. Una seconda doccia gelata per molti (troppi) committenti che, da mesi, rifiutano di rispettare la legge facendosi forza di una decisione degna di Ponzio Pilato; quella adottata dai giudici del TAR, il Tribunale amministrativo regionale del Lazio, i quali, invece di esprimersi sulla vicenda, hanno chiesto che lo faccia la Corte di giustizia Europa. Nell'attesa di una risposta dal Lussemburgo altri committenti cercheranno di non pagare? E' probabile, ma sappiamo che facendolo violano la legge. E a dirlo, questa volta, non sono i rappresentanti di Confrtrasporto, da sempre schierati in prima linea in questa battaglia che il presidente onorario, Fabrizio Palenzona, ha definito "una battaglia di civiltà" a dirlo sono i giudici di due tribunali. Che hanno messo due punti di riferimenti ben precisi, creando due precedenti d'indubbia rilevanza di cui non potranno non tenere conto altri giudici che, in analoghe controversie sull'applicazione dei costi minimi di sicurezza, saranno chiamati a pronunciarsi sulle medesime eccezioni sollevate dalla committenza in riferimento alla legittimità dell'articolo 83 bis.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DELL'8 LUGLIO 2013

### PIU' CONTROLLI PER IL TRASPORTO DEI FARMACI

Sicurezza: un tema sul quale esiste un'aspettativa forte. I padri costituenti hanno voluto inserire questo principio nell'articolo 41 della carta costituzionale, subordinando la stessa libertà economica al suo rispetto.

Anche la stessa direttiva europea Bolkestein sul libero mercato prevede che questo possa essere limitato da motivi imperativi d'interesse generale.

E' questa la logica che ha portato all'introduzione di costi della sicurezza che devono essere garantiti ai cittadini nell'esercizio dell'attività di trasporto su strada. In questi giorni in Sicilia è avvenuto un fatto grave che riguarda il trasporto dei farmaci: la mancanza di controlli ha di fatto consentito che forme di trasporto abusivo si sostituissero a quello degli operatori regolari. Questo non danneggia solo che esercita l'attività di trasporto, ma mette a repentaglio la salute dei cittadini. I medicinali devono essere trasportati su automezzi dotati di un sistema di termoregolazione. Perché se i farmaci non vengono trasportati a temperatura adeguata, i principi attivi si alternano.

I prodotti antitumorali o l'insulina, farmaci di grande diffusione, se non trasportati a temperatura tra i 2 e gli 8 gradi si alterano. Ma il cittadino non riesce ad accorgersene e ne subisce le conseguenze. Ciò che determina questo stato di cose è una connivenza interessante tra alcuni farmacisti e soggetti irresponsabili.

La motivazione è data dal facile guadagno assicurato dall'assenza di controllo in un sistema che dovrebbe vedere applicato il principio della responsabilità condivisa. Il tutto è venuto alla luce grazie a una denuncia documentata dalla FAI Siciliana. Basterà a far muovere i responsabili? Tante volte ci domandiamo la ragione per cui, pur essendoci vaccinati, restiamo colpiti da forme influenzali.

Ecco la possibile spiegazione. Il Piano della logistica, approvato dal Cipe nel 2006, nei progetti di filiera individua un sistema che abbatta i costi della sanità, consente la tracciabilità del prodotto e, quindi, una maggior sicurezza per i cittadini. Più sicurezza e riduzione dei costi: cosa si aspetta ad intervenire?

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 15 LUGLIO 2013

### QUELLA "SVISTA" DI GIAVAZZI SUL TRASPORTO

I tagli sulla spesa pubblica indispensabili per far ripartire l'Italia continuano a essere al centro del dibattito.

Ne ha discusso, in un'intervista a Panorama, anche Francesco Giavazzi, docente di politica economica alla Bocconi di Milano, chiamato nel maggio di un anno fa dal presidente del Consiglio Mario Monti a collaborare, in qualità di esperto, all'analisi sulla spending review.

Invitato dal settimanale a indicare la strada del risparmio, il professore voluto dal governo dei professori ha affermato che sarebbe incongruente riconoscere al trasporto su gomma incentivi per utilizzare il treno e contemporaneamente ridurre l'accisa sul gasolio. O una o l'altra, sostiene il professore, giunto a queste considerazioni dopo un "faticoso confronto". Ma la fatica a volte toglie la lucidità. Altrimenti non sarebbe sfuggito un particolare: ovvero che i contributi per il trasporto combinato treno-tir non esistono da tempo.

Al professor Giavazzi occorrerebbe inoltre chiarire che la quota del trasporto ferroviario continua a ridursi e che le risorse destinate al trasporto su rotaia non prendono forse sempre il binario migliore per far crescere, come il mondo dell'autotrasporto auspica, questa importantissima modalità di trasporto. E' anche per questo che il camion rappresenta ancora il mezzo più affidabile per consentire che le merci prodotte dal sistema manifatturiero giungano sui mercati di destinazione in tempo utile, nelle migliori condizioni e al minor prezzo possibile.

Sono altre le riflessioni che andrebbero fatte. Per esempio sul fatto che se i costi che gravano sul settore sono più elevati d'Europa, il prezzo del trasporto cresce e questo non esclude solo i vettori ma mette fuori mercato le merci prodotte. O, ancora, sul fatto che molti trasportatori, per riuscire a marginare i costi e per non perdere committenti, tagliano sulla sicurezza, col rischio di moltiplicare morti e feriti sulle strade.

E questo è l'unico taglio che non può e non deve essere. In ballo c'è la vita delle persone.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 22 LUGLIO 2013**

### **PENE PIU' DURE PER I PIRATI DELLA STRADA**

Sulle strade italiane si continua a morire per mano di assassini che si mettono al volante sotto l'effetto di sostanze stupefacenti oppure in stato di ebbrezza. A ogni tragedia si versa qualche lacrima, si fa qualche assicurazione generica e poi tutto torna come prima. Come se nulla fosse successo. E' ora di dire basta. Il desiderio di qualcuno (molti, troppi) di "sballare" non può, per nessun motivo, prevalere sul diritto di ognuno all'incolumità. I recentissimi episodi che hanno visto ubriachi al volante assassinare (perché è questo il termine giugno) di giovani, non possono più essere tollerati da chi ci governa. Per i conducenti professionali sono state introdotte norme giustamente severissime che prevedono la revoca della patente e del certificato di abilitazione professionale e l'obbligo, per il camionista o conducente di pullman, di seguire nuovamente tutta la procedura per ottenerne, dopo aver scontato l'intera pena, un nuovo rilascio. Ma non è ancora sufficiente. Occorre legare la pena inflitta al danno arrecato a terzi, se si vuole introdurre norme che abbiano, da un lato, l'effetto educativo e, dall'altro, la severità della sanzione.

Questo concetto è ben chiaro al Ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture, Maurizio Lupi, che ha proposto di ridurre, per violazioni minori del Codice della strada, la sanzione pecuniaria per coloro che provvedano a pagare subito il corrispettivo previsto. Adesso manca la parte della severità. Occorre rapportare ai danni arrecati a persone o cose le sanzioni accessorie. Chi viene trovato con i valori alterati è già sanzionato sufficientemente; non chi uccide in quelle condizioni.

Occorre creare la consapevolezza che, in nessun caso, la passerà liscia, e che la condanna sarà quella prevista per omicidio volontario. Solo la certezza di nessuna clemenza potrà indurre chi fosse anche solo leggermente alterato a non mettersi alla guida.

Le famiglie sono stanche di piangere le morti frutto dei "buonisti" o "garantisti" che rimangono tali, fino a quando non sono personalmente coinvolti.

***Paolo Uggè***

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 29 LUGLIO 2013**

### **ULTIMA CHIAMATA PER LA RIFORMA DEI PORTI ITALIANI**

E' in discussione al Senato la legge di riforma portuale. Un mare di parole è stato versato sull'importanza che hanno i nostri porti per lo sviluppo, sottolineando la perfetta posizione geografica dell'Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo. Sono circa 20 anni che la legge dei porti attende d'essere riformata. In una società "liquida", dove la concorrenza si basa sull'adeguamento ai mercati, 20 anni sono un'era geologica.

Eppure i porti e gli interporti rappresentano la cerniera tra il sistema produttivo e i mercati. Velocizzazione nei transiti ed efficienza operativa sono elementi vincenti, ma l'Italia sembra preferire burocrazie e inefficienze. Come dimostra il caso emblematico dello sportello unico doganale, richiesto da anni e ancora in fase di sperimentazione nel porto di Civitavecchia.

Che cosa occorre fare subito? Per esempio creare sinergia e collaborazione tra i troppi organismi deputati ai controlli delle merci in transito nei porti, passo che porterebbe i tempi delle operazioni di sdoganamento più vicini a quelli europei che a quelli africani. I 17 giorni che oggi servono in Italia per esportare merce sono da Guinness della vergogna. Ecco perché è necessaria una legge sui porti che, con il turismo e i trasporti, rappresentano vitali elementi di sviluppo. Una legge che presenta alcuni punti da rivedere: per esempio, prevedendo un maggior coinvolgimento del settore merci nella governante; un rapporto più consistente tra porto e città dove si possono diluire i benefici che i traffici determinano anche in favore delle città; una maggior attenzione alla sicurezza e professionalità; la riduzione del numero di autorità portuali.

Come avvenuto in passato, se le forze politiche e sociali fossero concordi nel far passare la legge in tempi brevi, da parte di Confcommercio non ci sarebbero proposte di emendamenti. Se, invece, si volessero ridiscutere parti consistenti, Confcommercio parteciperà alla riscrittura, in virtù del suo ruolo di rappresentante di una parte consistente della filiera del trasporto e della logistica.

***Paolo Uggè***

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 05 AGOSTO 2013

### L'IMPERATIVO DELLA SICUREZZA

L'esecutivo in carica si autodefinisce il "governo del fare". Ma sta davvero facendo qualcosa per garantire più sicurezza sulle strade? Pochi giorni fa un conducente bielorusso, risultato ubriaco, alla guida di un camion a Mesoraca nel crotonese, ha causato due morti e 12 feriti. A poche ore di distanza tra Monteforte Irpino e Baiano, in provincia di Avellino, un pullman è precipitato da un cavalcavia sull'autostrada A16, provocando 39 vittime. E se per questa strage si attendono i rilievi, il primo caso ripropone la necessità di riorganizzare la politica dei controlli.

Se il sistema e le pene non son adeguate, i lutti continueranno. Chi governa deve rispondere ai familiari di tante, troppe vittime sulle strade. Era in regola il conducente del camion? Un dato sembra certo: era ubriaco. Con le norme in vigore al massimo rischia cinque o sei anni di carcere. Per aver ammazzato due persone e per aver rischiato di ucciderne altre.

Il Governo non può far finta di nulla. E il ministro competente non può non presentare subito un emendamento alle vigenti normative, in modo che venga prevista la fattispecie di omicidio volontario e doloso per chi si pone alla guida di un qualsiasi automezzo sia sotto l'effetto di stupefacenti sia in stato di ebbrezza.

Al Governo del fare questa decisione non costerà nulla, ma darà sicurezza ai cittadini. Nel frattempo la macchina della giustizia acceleri la corsa alla ricerca della verità, per scoprire le reali cause dell'incidente sulla Bari-Napoli. Gli aspetti da verificare l'accertata capacità professionale richiesta da una direttiva comunitaria per chi trasporta persone; il rispetto dei tempi di guida e di riposo; l'adeguamento manutenzione del mezzo in particolare le buone condizioni degli pneumatici. Controlli da fare in fretta e senza trascurare alcun particolare, perché è dovere di chi governa dare la certezza ai cittadini che rimangono coinvolti in simili incidenti che quanto accaduto è da imputarsi all'imponderabile e non dipende dalla volontà di chi, per risparmiare, trascura l'obbligo di garantire condizioni di sicurezza nell'esercizio dell'attività.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 12 AGOSTO 2013

### SULLA SICUREZZA E LEGALITA' NON FACCIAMO SCONTI

Forse qualcuno userà parole grosse, parlerà di ricatto quando, alla ripresa delle attività dopo il periodo estivo, l'esecutivo verrà messo di fronte a una decisione tanto delicata quanto non più rinviabile: quella sui costi minimi per la sicurezza nell'autotrasporto delle merci. Una sicurezza che discende direttamente da una legge ben precisa che non può più continuamente essere violata. Il governo Berlusconi ha introdotto una norma che assegna al ministero dei Trasporti il compito di "dare un valore" alla sicurezza sulle strade attraverso la pubblicazione mensile dei costi minimi. Il Parlamento ha riconosciuto, anche con il concorso dell'opposizione, la validità di tali normative e lo stesso premier, Enrico Letta, ha proposto, anni fa, l'introduzione di tariffe antidumping proprio per evitare che i possibili effetti di una concorrenza esasperata al ribasso (ben al di sotto del costo a chilometro indispensabile per non avere gomme lisce o per non avere un incapace al volante di un bestione della strada) si scaricassero sui cittadini.

Perché si dovrebbero metter in discussione provvedimenti decisi dagli esecutivi precedenti e che tutelano migliaia di vite? Perché mettere "sotto accusa" una legge che ha già dato ottimi risultati (il numero dei decessi e dei feriti determinati da incidenti che vedono coinvolti i mezzi pesanti è diminuito significativamente?) E chi vuole frenare questo "viaggio verso la sicurezza"?

Tra i soggetti intervenuti per annullare queste norme si è distinta l'Antitrust. Fortunatamente di avviso contrario è il ministro Maurizio Lupi che ha invece riconosciuto, in continuità con i ministri che lo hanno preceduto, come i costi minimi siano una garanzia di maggior sicurezza. Occorre allora difendere, seriamente, in Europa le normative, senza fare confusione, o "ammulina" come dicono a Napoli. L'autotrasporto non intende rinunciare al sistema in essere. Per questo tiene sotto osservazione il comportamento del Governo. La disponibilità al confronto per attuare una comune difesa della sicurezza e della legalità è stata ampiamente fornita. Qualcuno, tra gli autotrasportatori, teme che il Governo faccia "furbate"? Sarebbe una manovra pericolosissima, perché una presa in giro, nell'attuale contesto, metterebbe a rischio la pace sociale. Esistono esempi in altri Paesi della Comunità dove si interviene con leggi per combattere le forme di abusivismo (Norvegia) o riconoscere incrementi di costi, da applicare ai contratti tipo (Francia). In Italia non si può? Basterebbe copiare...

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 19 AGOSTO 2013**

### **SI METTA ORDINE SU TAXI E AUTONOLEGGIO: 70MILA A RISCHIO**

Alcune società, sfruttando gli interstizi della norma e l'evidente disinteresse degli amministratori locali stanno forzando la legge 21 del 1992 che disciplina l'attività dei servizi con taxi e autonoleggio. E a rimetterci saranno coloro che hanno investito denaro, e molto, per avere le licenze e aprire un'attività di taxi o di noleggio e che si vedranno far concorrenza da chi, senza sborsare un euro, sarà libero di metter direttamente in contatto, attraverso un sistema informatico, attraverso i telefonini, l'utenza con gli operatori. Nessun rischio per chi gestisce una simile attività. In compenso è facilissimo prevedere un serio pericolo di assistere a un fenomeno di sfruttamento, se non ci sarà una risposta imprenditoriale da parte dei nostri operatori, con la prospettiva di trovarci autisti stranieri che si sostituiranno ai nostri connazionali. Con che conoscenza della lingua e delle città è tutto da vedere ... Neppure di fronte a tale prospettiva gli enti locali hanno preso posizione, consentendo che l'operatore informatico stendesse l'attività, anche se ai limiti della legalità. E intanto il governo si disinteressa e proroga.

Negli ultimi anni l'ex sindaco di Roma, Gianni Alemanno, ha di fatto innescato le condizioni di quanto sta avvenendo: pensando di tutelare i tassisti di Roma, ha invece innescato questa evoluzione. Il Comune di Milano, dal canto suo, attende una sentenza, e intanto consente che auto non autorizzate sostino sul suolo pubblico e che vengano aggirate le norme sul pagamento che impongono ai taxi l'uso del tassametro omologato e ai noleggiatori di non poter rispondere alle chiamate effettuate per strada.

Serve una norma in applicazione di principi europei se si vuole evitare di gettare sul lastrico 70 mila piccole imprese e le loro famiglie.

*Paolo Uggè*



## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 26 AGOSTO 2013

### SERVE UN PIANO PER I NOSTRI PORTI

Se ci fosse un campionato del mondo per i Paesi più "bravi" nel perdere sia gli introiti fiscali sia la competitività per mancanza di una visione di sistema nei servizi di logistica, l'Italia sarebbe puntualmente sul podio. Spesso medaglia d'oro, detentrici probabilmente di molti primati. E questo "grazie" a una burocrazia oppressiva che ora rischia di mandare a fondo anche i nostri porti, come ha ricordato anche Vittorio Feltri denunciando come una settantina scarsa di controlli fatti da una ventina di enti diversi trattengano le merci talmente a lungo nei porti da far fuggire le navi altrove, in particolar modo a Rotterdam. Una situazione assurda, confermata ora dai dati forniti da InforMare, secondo i quali addirittura il 70% delle merci destinate al nord Italia sbarcherebbe nei porti del nord Europa.

Questo genererebbe, tra la perdita di gettito per le Agenzie delle Dogane e delle tasse portuali (la normativa tributaria europea definisce che i diritti di confine siano riscossi dal Paese comunitario nel quale le merci vengono immesse, mentre la ripartizione prevede che il 25% rimanga al Paese che ha proceduto alle operazioni e il restante 75% alle casse comunitarie) un danno di circa 700 milioni di euro. Aggiungendo la perdita del gettito Iva si arriva a qualche miliardo all'anno.

In un periodo di gravissime difficoltà, in cui si discute su come trovare le coperture per non alzare di un punto l'Iva o di eliminare l'Imu sulla prima casa è possibile gettare a mare un simile tesoro? Alla luce della stroncatura da parte della Corte dei conti europea sulle politiche utilizzate per potenziare i trasporti alternativi alla gomma, come il trasporto via mare, non sarebbe opportuno approfondire le proposte che vengono fatte pervenire?

Confcommercio ci ha provato sottolineando come basti andare a rileggere i Piani della logistica approvati per scoprire che le soluzioni esistono. Incominciamo a dare autonomia finanziaria alle Autorità portuali, a redigere un Piano strategico della portualità, a introdurre tempi minimi di tempistiche per l'approvazione dei Piano regolatori portuali o a disciplinare le norme in materia di dragaggio e molti problemi saranno risolti.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 02 SETTEMBRE 2013

### UNA CONSULTA PER IL TRASPORTO

Un brillante risultato è stato raggiunto dal Governo che ha ottenuto dalla Ue la deroga, per un anno, per incentivare le autostrade del mare. Trenta milioni dei 60 stanziati sono stati autorizzati, per ore, e diverranno disponibili entro fine mese. Una buona notizia, in particolare per il trasporto siciliano, ma che non rappresenta una soluzione a un problema più ampio: definire una politica in grado di porre le condizioni per un concreto equilibrio tra le varie modalità di trasporto, garantendo la sicurezza e la compatibilità ambientale. In sintesi, un sistema dei trasporti. Tale pianificazione non può non tener conto dei costi: su una distanza di 1.300 chilometri il costo è pari a 2,130 euro al chilometro per il trasporto su gomma; a 1,330 euro per le merci trasportate con la ferrovia e 1,360 euro su nave. Ovviamente il costo per il trasporto su strada si riferisce a un automezzo che operi nel pieno rispetto dei tempi di guida e del Codice.

Una prima considerazione: un trasporto su gomma costa di più di quello realizzato con modalità alternativa. E' facile comprendere perché l'ad delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, si sia dichiarato favorevole ai costi minimi della sicurezza e a una seria politica dei controlli: combattendo la concorrenza sleale al ribasso si renderebbe sempre più competitivo la rotaia. Diverso è il discorso per gli armatori, che a ogni intervento dello Stato incamerano un bonus ecologico e ai quali non conviene agitare troppo le acque, in attesa di una nuova politica che razionalizzi le varie modalità.

Le imprese associate a Conftrasporto non possono che condividere un'impostazione che veda una governance equilibrata del nostro sistema di trasporto. Ecco perché chiedono un organismo che coordini gli interventi (esisteva, era la Consulta che andava potenziata, ma il governo dei tecnici l'ha abolita).

Un coordinamento che consenta di individuare quali interventi realizzare per mettere a sistema porti, terminal ferroviari, interporti; gestione delle informazioni in tempo reale, e attuazione di controlli mirati per il rispetto delle regole per evitare distorsioni della concorrenza da parte dei trasportatori esteri.

Così potremo favorire le imprese nazionali e le realtà che garantiscono professionalità e sicurezza.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 09 SETTEMBRE 2013

### TRASPORTI ABUSIVI DA COMBATTERE

Risulta difficile non restare sgomenti nel leggere del tentativo di introdurre il divieto di fumo non solo nelle scuole, ma anche a bordo di un'auto. E difficile, se non impossibile, risulta pensare che questo non sia che pura e inutile demagogia.

Si è tanto discusso sull'esigenza che il governo debba assumere, senza perdite di tempo, decisioni che impattino in modo concreto con la vita dei cittadini. Alcune, lodevoli, sono state inserite in provvedimenti già approvati e Confrasperto non ha esitato a darne atto. Applaudendo, per esempio, il decreto del "fare", contenente diverse disposizioni che vanno nella giusta direzione. Direzione tanto giusta quanto diametralmente opposta alla politica degli annunci inutili. Come quello del divieto di fumare in auto.

Ma in direzione sbagliata anche chi, primo tra tutti il ministro della Sanità, ha colpevolmente ignorato per settimane un fenomeno che potrebbe fare danni ben più seri di quelli del fumo di una sigaretta. Stiamo parlando del trasporto abusivo di medicinali che si registra in alcune zone della Sicilia e che temiamo possa essere molto più diffuso (anche alla luce di un nuovo "caso sospetto" denunciato dalla Fai di Brescia). In Sicilia prove di come i farmaci vengano trasportati nei normalissimi bagagliai di normalissime auto ci sono e sono esplicite: fotografie, chiare e inconfutabili, scattate da responsabili della Fai siciliana. E chisseneffrega delle regole che impongono il trasporto in mezzi adeguati, con temperature regolate e adeguate, senza le quali medicinali antitumorali non solo possono perdere ogni efficacia, ma addirittura diventare un grave pericolo per la salute. La segnalazione della FAI siciliana è stata resa pubblica da Stradafacendo, superblog del Tgcom24.it, ripresa da altri organi d'informazione, ma nessun cenno d'interessamento c'è stato dai ministeri interessati. Impegnatissimi, probabile, nell'inutile tentativo di introdurre una modifica al Codice della strada per vietare il fumo in auto. Una disposizione utile solo a dare visibilità a chi la ricerca disperatamente, nella speranza che la visibilità, la "forma", aiuti a far passare inosservate le lacune della "sostanza".

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 23 SETTEMBRE 2013

### CONSULTA UTILE E SENZA AGGRAVI PER LO STATO

Che utilità può avere un nuovo organismo che si occupi di sicurezza stradale? E che senso ha produrre nuovi costi in un momento in cui la "macchina dello Stato" dovrebbe tagliarli? Sono interrogativi che hanno accompagnato la notizia dall'accordo, siglato tra il Cnel, Consiglio nazionale per economia e il lavoro, e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha fatto ripartire la Consulta nazionale per la sicurezza stradale, organismo istituito nel gennaio 2001 e previsto dal Piano nazionale per la sicurezza stradale.

La risposta alla prima domanda sta in quel verbo: ripartire. Già, perché non si tratta di creare una nuova struttura, ma di riaccendere i motori di una macchina, utilissima, semmai lasciata colpevolmente ferma in garage. Per quanto riguarda poi i timori che possa trattarsi di una "macchina mangiasoldi", la Consulta opererà senza costi aggiuntivi per lo Stato e si avvarrà di somme già stanziata all'Albo degli autotrasportatori. Zero spese, in cambio di potenziali grandi risultati, visto che la Consulta coinvolgerà esperti in tema di sicurezza stradale a supporto degli uffici del ministero, delle commissioni parlamentari e degli utenti della strada occupandosi, a differenza del passato, anche della sicurezza nell'attività di autotrasporto di aree urbane, dei fattori che favoriscono l'incidentalità e dei costi sociali degli incidenti. In aggiunta, ci permettiamo alcuni suggerimenti sui lavori: dalla messa a sistema dei dati sulla incidentalità disponibili per tutti e con una valenza scientifica, al particolare riguardo che si dovrà avere per i familiari delle vittime della strada, spesso lasciati in situazioni drammatiche senza un punto di riferimento istituzionale, fino a nuove azioni per far crescere l'educazione alla sicurezza stradale nei giovani in particolare.

Il comitato di coordinamento della Consulta ha già adottato una prima decisione, decidendo di premiare, nell'ambito della manifestazione TruckEmotion in programma all'autodromo di Monza dall'11 al 13 ottobre, Ion Purice, il camionista eroe dell'autostrada A4. Un gesto simbolico, al quale far seguire molti fatti concreti.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 30 SETTEMBRE 2013

### IL "NON FARE" ALLA FINE FAVORISCE IL NORD EUROPA

Tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare. Un detto che calza a pennello per riassumere la storia di una possibile opportunità di far ripartire l'economia puntualmente sprecata da un governo che pure si è autonominato "del fare". La storia è quella dei nostri porti che oggi, per colpa di burocrazia e di scarsa funzionalità, fanno perdere al Paese 600 milioni di dazi, 150 in tasse portuali e qualche miliardo di IVA non riscossa. E questo perché una consistente fetta delle merci destinate all'Italia vengono sdoganate nei porti del Nord Europa. Riportarle in Italia sarebbe semplice: basterebbe eliminare le 68 operazioni di controllo e ridurre gli enti (18) che sovrintendono alle operazioni per migliorare la competitività di nostri porti.

Una soluzione a portata di mano di cui si è parlato più volte (del tema si è occupato in prima pagina su "Il Giornale" anche Vittorio Feltri) ma che è rimasta lettera morta. Da tempo assistiamo ad annunci di decisioni che dovrebbero portare alla tanto attesa ripresa, ma che non vengono prese nonostante i dati, impietosi, sconfessando così le previsioni dell'uscita dal tunnel che risalgono al governo dei tecnici. Il Paese ha invece bisogno di decisioni immediate. Il Pil in calo dell'1,7% e i consumi del 2,4, aggiunti all'incremento della spesa pubblica, non sono forse riferimenti significativi?

Non forniscono un quadro preoccupante a sufficienza per spingere il governo ad agire, a fare i fatti invece delle dichiarazioni, spesso controverse, che non fanno altre che suscitare dubbi e allarmare chi deve operare nei mercati?

Aumento dell'IVA, ritorno all'IMU, incremento dell'accisa? Una situazione imbarazzante. Resa ancor più insostenibile dalla ripresa dei riti parlamentari che, per fare un esempio, allungheranno i tempi della riforma portuale proposta dal senatore Luigi Grillo. E se in mare le cose vanno male, in cielo non vanno meglio: se risultassero reali le ipotesi circolate sulle condizioni poste da Air France per acquisire il 50% di Alitalia, il rischio di marginalizzare e ridurre la compagnia di bandiera al ruolo di "servente" del sistema francese sarebbe purtroppo molto reale.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 07 OTTOBRE 2013**

### **UN PATTO ITALIANO PER LA MOBILITA'**

Anche in tempi, come questi, di molte parole e pochi fatti, ci sono progetti che possono diventare realtà. Accade per il Patto per la mobilità urbana, idea che risale all'aprile 2006, con l'approvazione del Piano per la logistica da parte del Cipe, rimasta a lungo in un cassetto senza che nessuna iniziativa dei governi ne favorisse l'applicazione, rilanciata da un'intesa tra il ministero dei Trasporti e l'associazione dei Comuni nel 2012 e oggi finalmente diventata realtà.

La scorsa settimana il Comune di Torino, la Camera di commercio e le associazioni di categoria hanno infatti sottoscritto il "Patto per la Logistica e per la razionalizzazione della distribuzione delle merci", aderendo all'accordo di programma stipulato tra ministro e alcuni Comuni. Qualcosa si è finalmente mosso in uno scenario in cui, con il 70 per cento del Pil europeo che si realizza in prossimità delle aree urbane e con le previsioni che indicano una forte accelerazione nei prossimi 20 anni, restare fermi sarebbe pazzia. Il protocollo raggiunto, che ci auguriamo possa avere un impatto rilevante sulle politiche della mobilità urbana e dell'ambiente (e dunque sulla vita dei cittadini) mira a realizzare le condizioni per una sostenibilità economica, ambientale e sociale attraverso la razionalizzazione della distribuzione delle merci. Il che significa un progressivo processo di accreditamento dei veicoli, di realizzazione di piattaforme logistiche e di premialità, la riorganizzazione dell'orario del carico e scarico, l'introduzione di incentivi per i veicoli accreditati rispondenti ai requisiti minimi richiesti, con l'obiettivo di favorire la progressiva sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti con nuovi mezzi che riceveranno un contrassegno e potranno godere di una finestra oraria più ampia, dell'utilizzo di aree specifiche di carico e scarico, di corsie di transito riservate. Ora il passo successivo sarà quello di trasferire il protocollo in un Patto nazionale che definisca le linee generali, lasciando definire le peculiarità di ogni territorio agli interessati. Con la speranza che questo cancelli definitivamente i troppi interventi demagogici e i divieti inutili.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 14 OTTOBRE 2013**

### **TROPPI PROBLEMI SENZA SOLUZIONE. RESA DEI CONTI IL 22.**

Il 22 ottobre riprenderà il confronto tra Governo e autotrasporto, fino a oggi incapaci di trovare una strada condivisa per risolvere diversi problemi: dai costi minimi per la sicurezza del trasporto merci ai controlli, fino alla riorganizzazione dell'Albo, nonché il nodo delle risorse da destinare al settore. Tema, quest'ultimo, su cui ci sono state dure prese di posizione che hanno definito superflui gli aiuti economici, nonostante il gravissimo stato di difficoltà in cui si trova il comparto.

Dunque, non solo da un lato si contrasta il rinascimento dei costi minimi della sicurezza, ma dall'altro si vuole impedire possibili interventi a favore di una realtà fondamentale per l'economia. E questo non è accettabile. Soprattutto alla luce dei dati (Cipe) secondo cui nel 2011 per il cosiddetto "servizio universale merci" sarebbero stati assegnati a Trenitalia cargo 128 milioni a fronte di un traffico di 13 miliardi di tonnellate per km di merci su rotaia. Ovvero, poco meno di 10 milioni per tonnellata/km sviluppata. Applicando il principio all'autotrasporto su gomma, alle imprese, che sempre nel 2011 hanno sviluppato 115 miliardi di tonnellate/km di traffico interno, si dovrebbero riconoscere circa 1,15 miliardi. Il triplo della cifra che l'autotrasporto si attende.

Nessuno disconosce che si debba privilegiare una politica che sviluppi l'intermodalità rispetto al trasporto merci "tutto strada", ma ciò non deve far dimenticare che il trasporto su gomma, è e resterà per decenni, indispensabile, e non deve impedire di puntare su interventi selettivi e solo per le imprese virtuose. Soluzioni che Conftrasporto da tempo richiede. Chi de localizza il personale, chi non è in regola con gli adempimenti fiscali e contributivi deve essere escluso dagli interventi pubblici. Inoltre, perché non privilegiare il trasporto combinato con criteri innovativi e legali alle distanze? Possibili soluzioni per problemi che dal 22 tornano alla ribalta. Se l'incontro si trasformerà in scontro non sarà colpa di una categoria che ha concesso tutto il tempo al governo per presentare soluzioni credibili.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 21 OTTOBRE 2013

### AUTOTRASPORTO, TROPPI ISCRITTI SENZA REQUISITI

Le misure decise dal governo nella legge di Stabilità non solo hanno creato scontento, ma anche paura. Una paura che nasce dallo scoprire che chi guida il Paese non sembra azzeccarne una. Il Pil nel 2013 doveva risalire? Invece è a meno 1,7%, mentre i consumi sono sprofondati a meno 2,4 per cento.

L'autotrasporto è un termometro sensibile dell'andamento dell'economia. Misurando il trasporto delle merci, indica come sta "l'ammalato Italia". E l'ultima misurazione dice che, dopo un timido accenno di ripresa nel dopo vacanze, il traffico ha innestato il folle e, in alcuni casi, la retro.

Il motivo è semplice: no riparte la domanda interna, non si consuma. In molti speravano che la legge di Stabilità affrontasse seriamente il tema della competitività del Paese, così non è stato. Quello che manca sono le misure strutturali (quelle adottate per l'autotrasporto sono rimaste di fatto immutate, con un taglio per ora di 70 milioni), unica vera medicina per dare competitività al settore. Misure strutturali che dovrebbero, per esempio, "correggere" il sistema di tracciabilità dei rifiuti pericolosi entrato in vigore il primo ottobre. Un sistema indispensabile; ma è eccessivo chiedere che, in attesa di migliorarne la messa a punto, venga allungato il periodo di prova senza pesanti sanzioni, come ha chiesto lo stesso coordinatore della Commissione ambiente ed energia della Conferenza delle regioni, Roberto Ravello, al ministro dell'Ambiente Andrea Orlando?

Ma misure strutturali servono inoltre per correggere un altro sistema: quello portuale, che continua a far affondare in un mare di burocrazia il traffico merci destinate all'Italia a favore dei porti del Nord Europa. Il che significa mancati introiti per le casse dello Stato.

E intanto sempre più imprese "prendono il largo", trasferendo le sedi all'estero, attratte da minori costi e burocrazie.

Quella stessa "mala burocrazia" che vede iscritte all'Albo dei trasportatori 50 mila imprese senza requisiti, ma che utilizzano gli interventi decisi dal Governo. Non vengono cancellate da 5 anni. Forse farlo darebbe più stabilità?

*Paolo Uggè*



## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 28 OTTOBRE 2013

### QUELL'ERRORE SUL GASOLIO

Può, in un momento di crisi economica pesantissima, il Governo italiano chiedere a un'impresa di autotrasporto di perdere duemila euro l'anno per ogni suo mezzo? La risposta evidentemente è no, perché questo, nella situazione in cui si trovano praticamente tutte le imprese italiane, significherebbe per molte di loro la chiusura dell'attività.

Eppure perdere duemila euro per ogni mezzo è quello che il Governo ha proposto di fare, con un disegno di legge sulla stabilità in cui si prevede di ridurre il recupero dell'accisa sul gasolio. Una manovra folle, di fronte alla quale Confrtrasporto, in linea con le decisioni assunte da tutte le federazioni responsabili del settore, non ha potuto che ribadire il fermo nazionale dell'autotrasporto come scelta inevitabile qualora il Governo non facesse dietrofront, evitando così un danno non solo per l'autotrasporto ma per i sistemi produttivi e i cittadini.

La consapevolezza che il tutto è per ora un'ipotesi (e quindi non in vigore) e l'augurio che il ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi possa trasformare in fatti le parole che ha messo nero su bianco ("intendo adoperarmi perché la norma prevista venga corretta in sede parlamentare"), unitamente agli impegni assunti dal sottosegretario Rocco Girlanda (firmatario di una lettera formale in cui si propone di inserire un decreto legge i principali temi condivisi con le federazioni di categoria) hanno spinto la federazione a rinviare un'immediata attuazione della protesta. E questa rappresenta una dimostrazione di grande responsabilità da parte di un settore, l'autotrasporto, che comprende perfettamente come un fermo nazionale possa avere oggi conseguenze insopportabili per l'intera economia.

Peccato che la stessa responsabilità (ma soprattutto una capacità di analisi adeguata) non appartenga alla nostra classe politica. Totalmente incapace di comprendere che in questo momento, in cui sembra innescarsi una prima fase di ripresa (come risulta da un'attenta verifica effettuata proprio sulle imprese di autotrasporto e sul fattura dei pedaggi autostradali) incrementare i costi del trasporto delle merci prodotte in Italia e destinate ai mercati europei sarebbe un errore imperdonabile.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 4 NOVEMBRE 2013**

### **SE E' LA PREFETTURA A VIOLARE LA LEGGE**

In un'Italia sempre più allo sbando succede anche che chi dovrebbe operare per far rispettare le leggi compia per primo uno scivolone che rischia di mettere in una posizione scomodissima le stesse istituzioni. Protagoniste dell'incredibile caso sono una legge, quella sui costi minimi sulla sicurezza del trasporto merci, e una prefettura, quella di Alessandria, citate in un'interrogazione presentata al ministro dell'Interno Angelino Alfano dal senatore Vincenzo Gibiino, capogruppo Pdl alla Commissione lavori pubblici e trasporti.

Cosa chiede l'interrogante al titolare del ministero nella sua lettera? Che venga fatta luce sui contenuti di un'altra missiva, che rischia di mettere in ridicolo gli organismi periferici del Governo. La lettera in questione è stata inviata dalla prefettura di Alessandria a diverse imprese di autotrasporto per invitarle a fornire preventivi per la quantificazione delle spese per l'effettuazione di eventuali trasporti. Fin qui nulla di strano. L'aspetto singolare è che nella lettera si invitano espressamente le imprese a "produrre preventivi al ribasso rispetto al prontuario della Consulta dei trasporti in applicazione dei costi minimi della sicurezza di cui alla legge n.133/2008".

Sorvolando sul fatto che la Consulta è stata soppressa e che i costi della sicurezza sono determinati dal ministero competente, la domanda è: ma se ci troviamo di fronte a dei costi che una legge ha voluto incompressibili proprio per garantire che le prestazioni di trasporto si realizzino nel rispetto delle leggi e per garantire così la sicurezza dei cittadini, com'è possibile che si chieda di abbassarli?

Questo significa violare una legge dello Stato. L'assurdo è che a farlo sia una prefettura, che dovrebbe invece vigilare affinché le prestazioni avvengano nel rispetto della legge citata nella stessa lettera. E, come non bastasse, una simile "sbandata" è stata presa nonostante quella legge, dati alla mano, abbia raggiunto gli scopi prefissati, e cioè ridurre il numero dei decessi e feriti sulle strade causati da incidenti con coinvolti dei mezzi pesanti. Una storia tutta da ridere, se solo non ci fosse da piangere. Se per prime le prefetture dimostrano che le leggi hanno il valore delle "grida manzoniane" dove va a finire lo Stato di diritto?

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DELL'11 NOVEMBRE 2013**

### **SERVIZI DI TRASPORTO PRONTI A FERMARSI**

Sono giorni decisivi per il trasporto merci per il Paese. Proprio in queste ore, infatti, il governo è chiamato a definire gli interventi indispensabili per evitare la possibile proclamazione del fermo dei servizi di trasporto a dicembre.

Ad assumere la decisione sarà l'UNATRAS, l'unione delle associazioni degli autotrasportatori, il cui direttivo è stato convocato per il 14 novembre allo scopo di valutare le decisioni del governo sugli impegni assunti. Tema caldissimo sul tavolo è quello dei rimborsi dei carburanti: se il governo non dovesse rivedere la decisione, inserita nella Legge di stabilità, cioè di tagliare il recupero dell'accisa sul gasolio, l'incremento dei costi per ogni automezzo sarebbe di 2 mila euro l'anno. Ma a spingere gli autotrasportatori verso lo stop c'è anche l'inspiegabile inerzia nell'assumere iniziative concrete per garantire il rispetto delle regole, evitando che imprese virtuose siano costrette a subire la concorrenza di chi non paga imposte e personale, approfittando di una evidente insufficienza di verifiche e controlli.

Tutti aspetti che si scaricano, in termini di sicurezza, sui cittadini.

Difficile pensare che in simili condizioni il fermo possa essere evitabile, anche perché è inconcepibile il continuare a non dare attuazione a normative che esistono già e che, se applicate, porterebbero benefici agli operatori regolari.

Su questi aspetti si concentra l'attenzione delle federazioni responsabili, che in più occasioni hanno dato la disponibilità a confrontarsi sull'eventuale ridefinizione della destinazione delle risorse.

Quello che appare assurdo è che un esecutivo serio non accetti una possibile soluzione che vede, da un lato la richiesta del rispetto delle regole per una maggior sicurezza, e dall'altro la disponibilità a discutere di risorse. Eppure il premier Enrico Letta, convinto di quanto la sicurezza e le regole fossero decisive, si era fatto promotore dell'introduzione di tariffe antidumping per il settore. Oggi ha forse cambiato strada? Il risultato è che ci ritroviamo alla vigilia dei un possibile blocco delle attività solo perché sembra impossibile far rispettare le leggi. Questo non può essere accettato e ognuno si assumerà le responsabilità per le conseguenze, facilmente immaginabili, di una simile possibile iniziativa.

***Paolo Uggè***

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 18 NOVEMBRE 2013**

### **L'OMICIDIO STRADALE NON BASTA, SERVONO MAGGIORI DETERRENTI**

Era fin troppo facile prevederlo: dopo l'incidente che ha visto tre giovani perdere la vita ad Arcole, in provincia di Verona; dopo le cinque vittime sulla Palermo-Sciaccà nello scontro fra due auto, una delle quali guidata da un giovane forse sotto l'effetto di droga, opinionisti e mondo politico sono tornati a riproporre il reato di omicidio stradale.

Chi andrà a guardare i lavori parlamentari troverà negli atti della Commissione trasporti della Camera proposte che risalgono al 2006-07 ma che non si è voluto mai approfondire. Ipotesi che non solo miravano a cambiare le disposizioni vigenti, con l'obiettivo di colpire chi sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o in stato di ebbrezza si mette alla guida, ma che introducevano un concetto nuovo e che dovrebbe divenire il vero obiettivo: far crescere il senso di consapevolezza del rispetto della vita umana. L'idea puntava a diversificare le sanzioni rapportandole al danno determinato a terzi, attraverso l'introduzione di sanzioni accessorie: oggi le norme sono già sufficientemente severe nei confronti di chi guida in condizioni di alterazione. Quello che serve è rafforzare il principio alla base della patente a punti, che premia i virtuosi e toglie a chi viola le norme. In sintesi: più il danno che provochi è grave, più paghi.

Per incidere sui comportamenti occorre mutare la struttura delle norme, sviluppare il senso di responsabilità per stimolare una guida responsabile. Non c'è dubbio che sia sufficiente un solo bicchiere di vino per determinare stati di euforia che producono effetti sulla percezione del pericolo. Ma non si può negare anche l'effetto di deterrenza che può determinare la conoscenza del livello di sanzione che viene applicata se si producono danni a cose o a persone.

Occorre allora legare l'introduzione dell'omicidio stradale al danno determinato alla persona, o alle cose, senza alcuna possibilità di riduzioni attraverso sentenze spesso "pietose", non nel senso di pietà per le vittime ma perché fanno pena. Solo creando consapevolezza si darà una vera svolta a un tema che tocca tante persone.

***Paolo Uggè***

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 25 NOVEMBRE 2013**

### **RISCHIO PARALISI DEL PAESE IN DICEMBRE**

La decisione di UNATRAS, coordinamento unitario dell'autotrasporto merci, di proclamare il fermo dei servizi a partire dalla mezzanotte di domenica 8 dicembre, sta registrando ampi consensi tra gli operatori del settore stanchi di tante parole e di pochi fatti. Molti gli argomenti che hanno indotto alla decisione: dalla mancanza di controlli per il rispetto delle regole alla riduzione del recupero dell'accisa sul gasolio, tema caldissimo sul quale il governo potrebbe fare all'ultimo retromarcia, come dichiarato dallo stesso premier Enrico Letta.

Forse a far ricredere il governo ha contribuito l'analisi di Confcommercio che dimostra che genere di granchio stesse prendendo l'esecutivo con quella decisione. Se la riduzione compensata dell'accisa per l'autotrasporto potrebbe valere infatti 200 milioni sul bilancio statale, come sostenuto dal ministero dell'Economia, il danno al fisco potrebbe ammontare al doppio. Nessuno degli esperti del Governo ha infatti tenuto conto di quanto succederebbe se il gasolio italiano tornasse ad essere il più costoso in Europa. A parte l'incremento dei prezzi di trasporto che si riverserebbe sui cittadini e sui costi per unità di prodotto, si determinerebbe anche lo spopolamento dei rifornimenti nei Paesi esteri dove il prezzo è più basso. Chi opera con l'estero non avrebbe convenienza a rifornirsi in Italia, come coloro che hanno le sedi in prossimità delle frontiere.

Quanto incasserebbe in meno lo Stato? Dai dati ufficiali emerge che i litri consumati per i traffici internazionali sono 416 milioni l'anno; in ottobre il gasolio valeva 299,29 Euro di IVA e 617,40 di accisa, generando un introito di 382 milioni. E i dati sono il frutto di stime prudenziali. Dopo l'errore sull'algoritmo che ha prodotto perdite nelle quote latte (secondo il quale le mucche producono latte fino a 82 anni!) ecco un nuovo macroscopico sbaglio. Forse il premier dovrebbe intervenire per evitare che il Paese subisca, oltre alle perdite fiscali, il danno determinato da 5 giorni di fermo (9-13 dicembre), interrompendo la consegna di benzina e di generi alimentari.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 2 DICEMBRE 2013

### SCIOPERO EVITATO USANDO LA TESTA PRIMA DEI MUSCOLI

Il debito pubblico dal 2011 a oggi è salito da 1.905 a 2.068 miliardi e i dati non sono certo migliori per il PIL che, se nel 2011 aveva guadagnato un timido 0,4% rispetto al 2010, nel 2012 ha fatto invece registrare un meno 2,3%, al quale si aggiunge il meno 1,9% del 2013. Il che, tradotto in moneta, ha prodotto una riduzione per l'economia del Paese di 65 miliardi. Perché sottolineare questi dati (estratti dai resoconti parlamentari del Senato?) Semplicemente per far capire quanto siano significativi, proprio in questo pesantissimo contesto economico i traguardi raggiunti dalle associazioni di autotrasporto al termine della lunghissima trattativa condotta con il Ministero dei Trasporti, e quanto "valga" quell'accordo (che ognuno può leggere sul sito [www.conftrasporto.it](http://www.conftrasporto.it)) con il quale è stato possibile ottenere ciò che alla categoria serve per poter continuare a lavorare. Evitando uno sciopero nazionale di 5 giorni che avrebbe paralizzato l'intero Paese. Nessuno, a meno che non voglia strumentalizzare la situazione per assicurarsi un po' di visibilità, potrà negare che ottenere il mantenimento delle risorse stanziare per il settore e far eliminare la riduzione del recupero dell'accisa sul gasolio sia un traguardo importantissimo.

Come è stato possibile raggiungerlo?

Usando la testa prima dei muscoli. Dimostrando ad esempio, grazie anche all'Ufficio studi di Confcommercio, quanto fosse sbagliata la decisione di tagliare i rimborsi sulle accise. I numeri affermavano, in modo inconfutabile, come il governo, per risparmiarne 300 milioni circa, avrebbe rischiato di perderne 380. Certo, la Ragioneria dello Stato ha provato fino all'ultimo a intervenire sul settore del trasporto. Ma ha dovuto arrendersi all'evidenza dei fatti. Gli stessi fatti che, uniti al gioco di squadra messo in campo dalla categoria e grazie all'interessamento del ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, e dal sottosegretario Rocco Girlanda, hanno permesso di vincere anche questa battaglia. Ma altre ci attendono: da oggi dobbiamo vigilare affinché alle parole seguano i fatti. La prima verifica è già segnata in calendario per il 31 gennaio...

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 9 DICEMBRE 2013

### UNA PROTESTA SOLO DANNOSA

Quella di oggi potrebbe essere una giornata difficile per il nostro Paese. Movimenti di protesta, "travestiti" da autotrasportatori, proveranno infatti a bloccare le strade, i caselli e i porti. Proveranno a fare quello che i trasportatori più responsabili hanno deciso di non fare, nella consapevolezza che fermare per cinque giorni il Paese non solo non porterebbe ad alcun risultato che possa cambiare in meglio la vita della gente, ma anzi potrebbe peggiorarla.

Accanto a lavoratori che con il trasporto non hanno nulla a che vedere ci sarà anche una minoranza di autotrasportatori che hanno motivato la loro adesione allo sciopero con rivendicazioni assurde, visto che quelle stesse richieste non solo sono già contenute nel protocollo di intesa che la totalità delle federazioni responsabili ha sottoscritto con il ministro dei Trasporti, ma hanno già avuto risposte concrete.

Nessuno, a meno che sia un bugiardo o incapace d'intendere e volere, può negare che il governo abbia dato risposte "vere" su temi come l'accisa per il gasolio, la tutela, attraverso l'Albo, dell'attività delle imprese regolari al fine di favorire una maggior professionalità e sicurezza sulle strade. E' tutto inserito, nero su bianco, nel maxi-emendamento approvato dal Senato. E nessuno, a meno che sia un bugiardo o un idiota, può pensare che dei problemi gravissimi, come quelli dell'autotrasporto, possano essere risolti, in un momento difficilissimo, come questo, in tempi brevi. All'approvazione della legge di stabilità, che si verificherà entro dicembre, dovranno seguire i provvedimenti amministrativi: non è un caso che le federazioni che hanno deciso di non mettere in difficoltà l'economia del Paese in un momento particolare (le festività natalizie portano un incremento di lavoro) abbiano però posto il termine del 30 gennaio per una verifica sul rispetto di quanto concordato.

Molti ricorderanno come una simile iniziativa di protesta, attuata nel 2012 e nella quale peraltro un uomo perse la vita, non abbia prodotto alcun risultato. Nonostante questo, qualcuno ha avuto il coraggio di definire quella protesta un successo. Occorrerebbe riflettere prima di coinvolgere altre persone in simili iniziative. E bisognerebbe evitare di far passare il tentativo di "fare la rivoluzione" - i termini sono ripresi dai loro volantini - come una battaglia per ottenere condizioni migliori per l'autotrasporto.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 16 DICEMBRE 2013**

### **FORCONI E VIOLENZE NON RIGUARDANO L'AUTOTRASPORTO VERO**

La settimana è stata caratterizzata da iniziative di protesta del movimento dei Forconi che hanno visto scrivere alcune pagine poco edificanti. Basti pensare agli atti di violenza, alle minacce di morte nei confronti della presidente della FITA, ai tentativi d'infiltrazione di soggetti malavitosi in una protesta che pochissimo ha avuto a che vedere con l'autotrasporto, come attestano i dati diffusi dalle società concessionarie delle autostrade da cui risulta che i TIR hanno continuato a circolare. Tutto ciò è inaccettabile: chiunque ha la libertà di manifestare il proprio dissenso, a condizione che sia garantita la libertà di non partecipare a chi condivide le ragioni della protesta. Certo, le pesanti difficoltà economiche facilitano tale fenomeni e chi rappresenta le istituzioni dovrebbe chiacchierare meno e occuparsene di più, ma resta il fatto che questi movimenti seguono una loro precisa logica estranea al mondo del trasporto. Fortunatamente, nonostante gli sforzi di certa stampa, i cittadini si sono resi conto di quanto il mondo delle imprese di autotrasporto non abbia partecipato a queste proteste. Come confermato da un altro dato che cancella ogni dubbio: i distributori di carburanti non hanno segnalato alcuna crisi nei rifornimenti. Quando l'autotrasporto "vero" si ferma, già al termine del secondo giorno i distributori sono a secco, mentre al terzo va in crisi il trasporto aereo. Nessuno ha notato questo dato? Peccato: se l'avesse fatto avrebbe facilmente compreso il flop di Transportounite e avrebbe riso dei fantasiosi comunicati che annunciavano la vittoria...

Nessuno vuole infierire, ma è una realtà che perfino alcune note imprese di trasporto appartenenti alla stessa associazione abbiano fatto regolarmente circolare, ad esempio in Campania, i propri mezzi. Ma ora è inutile continuare a guardare a quanto è (o non è) accaduto: meglio guardare avanti, al confronto che già domani il ministero avvierà sul protocollo di intesa sottoscritto con le principali associazioni di categoria per realizzare quando concordato. Nessuno pensi "furbate" dell'ultima ora: il 31 gennaio ci sarà la verifica di quanto attuato solo in quell'occasione il vero mondo dell'autotrasporto si esprimerà definitivamente.

*Paolo Uggè*



## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 23 DICEMBRE 2013

### QUELLO SCIOPERO DA "CHI L'HA VISTO?"

Avevamo annunciato che avrebbe fermato l'Italia. Se hanno tentato di farlo, nessuno se n'è accorto. Così come in pochi si sono accorti che in settimana era in corso una protesta di una minoranza dell'autotrasporto. Per un semplice motivo: perché anziché scioperare i camion viaggiavano, come documentano i dati delle società concessionarie delle autostrade. E come dimostra il fatto che i rifornimenti non sono mancati. Vengono in mente le parole di Giorgio Gaber: "La rivoluzione? Oggi no. Domani? Forse. Ma dopodomani sicuramente". Una perfetta fotografia delle "volontà rivoluzionarie" degli italiani. Questo non significa, però, che il malcontento non esista tra gli operatori, o che l'autotrasporto sia tranquillo. Guai se si usasse la superficialità: la "cambiale" che il governo ha rilasciato sottoscrivendo l'accordo con le principali associazioni scade alla fine di gennaio e dev'essere onorata. Se così non dovesse essere, verrebbe meno il patto concluso e tutte le federazioni non potrebbero che assumere le decisioni conseguenti. Elemento fondamentale perché tutto imbocchi la strada giusta sarà l'avvio di controlli per garantire il rispetto delle regole della sicurezza.

Altrettanto determinante sarà la posizione che il governo assumerà in sede Ue per por fine alle forme di distorsioni della concorrenza dei vettori esteri, in particolare nel Nordest, causata proprio dalla carenza dei controlli. E poi ci sono gravi problemi denunciati dagli operatori residenti nelle isole che devono trovare adeguate risposte, individuando le ipotesi possibili e compatibili con le norme UE.

Gli imprenditori hanno bisogno di certezze e non di promesse utili solo a superare i momenti critici e a evitare scioperi.

Ripetere errori come quello fatto da quel sottosegretario che aveva assicurato l'intervento in sede UE per ottenere deroghe sui tempi di guida per i trasportatori siciliani sarebbe ancora peggio: confermerebbe che alla guida del Paese ci sono persone che o ignorano le normative o prendono in giro chi lavora. Politici che non avrebbero più alcuna credibilità. Come quello stesso sottosegretario che aveva anche promesso d'inserire un rappresentante locale in un organismo ministeriale, sapendo bene che l'impegno non poteva assolvere lui...

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 30 DICEMBRE 2013

### IL 2014 SIA L'ANNO DEI CONTROLLI

Il nuovo anno inaugurerà finalmente l'era dei controlli per garantire più sicurezza sulle strade? Le premesse, almeno sulla carta, ci sono. Chiuso un 2013 difficilissimo e cancellato anche il ricordo dei tentativi di coinvolgere le imprese dell'autotrasporto in uno sciopero fallito sul nascere (con le imprese, compatte con le federazioni responsabili, che hanno dato fiducia al Governo e a quelle forze politiche che le hanno sostenute, cancellando i tagli al rimborso sulle accise e dando risposte concrete anche ad altre domande poste dalla categoria), un primo importante segnale è giunto da Roma anche per quanto riguarda il cabotaggio irregolare e abusivo e i controlli sui costi della sicurezza.

Dopo aver approvato le norme inserite nella Legge di Stabilità e pronte ora a divenire rapidamente operative, il Governo ha infatti diffuso una prima circolare congiunta (firmata dai ministeri dell'Interno e dei Trasporti) che ha evidenziato alle forze dell'ordine la necessità di ostacolare attivamente, applicando le sanzioni previste per reprimere i comportamenti illeciti, il fenomeno del dumping sociale, ovvero la pratica con cui molte imprese "spostano" la propria attività in aree in cui il costo del lavoro è inferiore, tagliando così il prezzo finale e facendo concorrenza sleale.

A questa prima circolare seguirà una nuova disposizione che assegnerà al trasportatore estero l'onere di provare per quanti giorni ha eseguito attività di cabotaggio in Italia, attività che, nel caso non fosse in grado di provarlo, sarà considerata abusiva. Inoltre sarà vietato ai vettori esteri che violeranno le disposizioni sul cabotaggio l'ingresso nel Paese per un periodo di tempo già definito. Un'ulteriore disposizione, concordata fra ministero dei Trasporti, Guardia di Finanza e Agenzia delle Entrate, riguarda poi le contestazioni delle violazioni per poter applicare le sanzioni previste per chi non rispettasse i costi minimi per il trasporto merci.

Un passo in più verso una sicurezza stradale che sempre meno viene messa in pericolo dai tir: rispetto al 2005, quando è entrata in vigore la riforma del trasporto con le norme sulla responsabilità condivisa, gli incidenti mortali provocati dai mezzi pesanti sono diminuiti del 48,4% e i decessi addirittura del 49,3 per cento.

*Paolo Uggè*