

**SE IL GOVERNO PRIVILEGIA SEMPRE LA VIA DELLE TASSE**

“In questo tempo l'unica cosa della quale dobbiamo aver paura è la paura. Questo allora non è il tempo della paura, ma delle scelte coraggiose”. Ad affermarlo fu Franklin D. Roosevelt nel primo discorso da presidente degli USA nel 1932, all'indomani della grande crisi del '29. Pur con le dovute proporzioni, il mondo dell'autotrasporto deve oggi far suo questo incitamento.

Non c'è dubbio che ci apprestiamo a vivere un anno pieno di speranze ma ancora difficile, “grazie” alle scelte di chi, negli ultimi tempi ha deciso di percorrere la strada che va nella direzione opposta a quella della crescita economica e sociale: l'incremento della pressione fiscale.

Per l'Italia la crescita è stata più bassa degli ultimi 20 anni. Il motivo è la pesante contrazione dei consumi, che concorrono a formare l'80% del PIL. Un calo dei consumi che si scarica sui sistemi produttivi, e quindi, sui trasporti.

Secondo Confcommercio, nel 2014 i consumi registreranno un'ulteriore diminuzione dello 0,2%. Non sappiamo se gli effetti della legge di Stabilità miglioreranno le cose: sappiamo, tuttavia, che il 2014 sarà decisivo per capire se davvero l'Italia vuol correre sui binari dell'alta velocità o su quelli di un declino inarrestabile.

Per non imboccare un binario morto il mondo del trasporto e della logistica ha una sola via: risolvere le questioni di fondo. I trasporti via mare, ferro, strada e cielo non possono più evitare di confrontarsi. Le diverse modalità, necessarie al Paese per competere, devono essere messe a sistema e interconnettersi. Per far questo occorre ripartire un Piano della Logistica e da una politica dei trasporti finalmente coordinata che consentirebbe di recuperare 40 miliardi di maggiori costi.

Un esempio?

Rendere efficienti alcuni porti permetterebbe di recuperare quel 30% di merci con destinazione Italia che oggi sono invece dirottate, causa troppo burocrazia, negli scali del Nord Europa. Introdurre altri 2 miliardi di IVA e quasi 600 milioni di tasse. Facciamo le cose che possiamo fare in fretta, facendo ciò che è necessario, poi quello che è possibile. Ci sorprenderemo allora di poter fare cose che oggi consideriamo impossibili.

*Paolo Uggè*

**ALLA LARGA DAI FORCONI**

E' un'analisi da leggere con grande attenzione quella fatta da Magdi Allam e pubblicata nei giorni scorso su questa testata sotto il titolo "Occhio ai forconi, stanno tornando (e hanno ragione)". Un'analisi che deve far riflettere, concentrando l'attenzione sulla divisione che si registra nel movimento dei forconi tra coloro che sono portatori di istanze per fronteggiare una situazione economica difficile e che avanzano richieste sulle quali aprire un confronto e chi, invece, avanza richieste demagogiche e improponibili. Divisione che assegna ai responsabili una diversa credibilità.

Non occorre essere infatti conoscitori della carta costituzionale per comprendere quanto siano inaccettabili richieste generiche e demagogiche (come quella di mandare a casa in blocco la classe politica) e quanto sia invece più perseguibile la strada imboccata da chi chiede di presentare richieste sulle quali confrontarsi. E' questo che fa la differenza e che attribuisce la possibilità di divenire un interlocutore del Governo non può isolare chi trova consenso nella protesta.

Analizzando le richieste dei rappresentati dei forconi, un altro dato emerge chiaramente: il tentativo di coinvolgere l'autotrasporto, di far salire la protesta dei forconi su migliaia di Tir, obiettivo già fallito a dicembre. Non c'è dubbio che la forza del movimento aumenterebbe in modo notevole se il tentativo riuscisse. Occorre però impedire che tale manovra, portata avanti per interessi particolari, possa realizzarsi, anche perché l'autotrasporto rischierebbe di essere solo strumentalizzato, senza aver alcun beneficio. E perché, qualora dovessero saldarsi queste due forze, il Paese potrebbe "saltare". Quali sono oggi le richieste che riguardano il mondo dell'autotrasporto e che potrebbero essere condivisibili? Una potrebbe essere quella di ridurre il costo del carburante: peccato che l'autotrasporto già ne usufruisca, posizionando il costo al livello medio europeo, con il recupero delle accise che avviene ogni tre mesi, autorizzato dagli organismi comunitari. Il tema degli incrementi sui pedaggi autostradali? La richiesta di mitigarli o annullarli, magari attraverso abbonamenti scontati per pendolari e trasportatori, non può produrre consenso, certo, ma per risolvere il problema, prima di avanzare proposte, occorrerebbe conoscerne i meccanismi. E soprattutto domandarsi: chi pagherà il conto?

*Paolo Ugge*

**L'IDEA DEGLI SCONTO AUMENTA IL CAOS SULLE AUTOSTRADE**

Più se ne parla e più la confusione aumenta. E' quanto sta accadendo per la proposta di creare, per autotrasportatori di merci e pendolari, abbonamenti autostradali scontati, idea lanciata dal Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, forse indotto a recepire qualche suggerimento affrettato di qualche collaboratore.

Quali sono le correzioni che sarebbe stato fare? Innanzitutto non mischiare, confondendoli in un'unica realtà autotrasportatori e pendolari. I trasportatori (si quali il risultato finale non potrà in alcun modo gravare) non sono infatti certo classificabili come "pendolari", bensì come "grandi utenti" per i quali sono sì consentiti dalla Commissione europea sconti, purchè non si superi il tetto massimo del 13 per cento. Un incremento maggiore aprirebbe il contenzioso. I pendolari sono un'altra categoria, talmente "varia" da far sorgere spontanea una domanda: come si potranno individuare? Forse attraverso il fatturato di un anno? Spulciando negli scontrini Viacard o nelle fatture Telepass di ognuno? Ma la domanda che più interessa è: chi si accollerà il costi di questi sconti? Lo Stato? I concessionari autostradali? E' ipotizzabile che la copertura degli sconti venga scaricata su coloro che non sono "pendolari"? Guai però pensare che tra questi ci siano gli operatori dell'autotrasporto, settore che verrebbe penalizzato anche se fosse accolta la tesi di far pagare i pedaggi sui tratti autostradali del Mezzogiorno, oggi esclusi dal pagamento. Non volgiamo entrare in una rivendicazione di matrice politica: ci limitiamo a osservare che tutti i trasportatori percorrono la rete autostradale da Nord a Sud.

E che tutti gli autotrasportatori attendono che qualcuno metta fine a questa confusione, alimentata da dichiarazioni stampa utili solo a far nascere un problema laddove questo non esisteva.

In Spagna è stata trovata una soluzione: allungare i tempi delle concessioni e ridurre così l'impatto degli aumenti. In Italia non potrebbe essere possibile applicare altre riduzioni all'autotrasporto per rendere meno pesante l'aumento. La categoria è pronta a discuterne.

*Paolo Ugge*

**IL SISTEMA PORTI VAL BENE UNA RIFORMA**

La proposta di riorganizzazione del sistema portuale italiano fatta dal ministro dei Trasporti Lupi, è un passo che merita attenzione. Ben venga, dunque, l'iniziativa del Ministro, apprezzata in modo particolare dagli imprenditori della filiera del trasporto che si ritrovano in Confcommercio, da sempre convinti della necessità che i porti facciano sistema attraverso distretti logistici, con un'unica Autorità che li coordini. L'ipotesi di un direttivo che possa coadiuvare il presidente della nuova Authority, se "progettato e costruito" per portare a una gestione realmente più flessibile e una reale semplificazione, potrebbe essere sicuramente utile, a patto che tenga conto delle componenti che sono portatrici di esigenze ed esperienze. Ovvero di un contributo fornito da figure professionali elevate, necessarie per una gestione tecnica adeguata delle varie Autorità portuali. Un contributo che Confcommercio è pronta fin da ora a fornire al Ministro.

Esiste, comunque, un fondamentale aspetto dal quale è impossibile prescindere, perché legato alla logica che non può essere avulsa da scelte così fondamentali: il Piano nazionale dei porti non può rimanere disgiunto da quello degli interporti e della logistica, dal Patto della Logistica e dal conseguente Piano, approvato dal Cipe, e non può non agire secondo una logica di sistema, indispensabile al Paese. Agire diversamente significherebbe far naufragare il progetto prima ancora di vararlo.

Le autostrade del mare potranno decollare solo se i porti si trasformeranno in caselli dove la permeabilità deve essere l'elemento determinante. Solo così, affrontando una volta per tutte le questioni della mobilità con la logica di sistema, l'Italia recupererà competitività. Creando un meccanismo che, attraverso contributi da assegnare in ragione dell'effettivo trasferimento del traffico con procedure snelle e semplificate, possa rendere conveniente la via del mare, riportando nei nostri porti una gran parte del 30% delle merci destinate all'Italia che oggi vengono intercettate dai porti del Nord Europa.

*Paolo Uggè*

**LA SENATRICE SEL E IL DISASTROSO BLITZ ANDATO A SEGNO**

La scorsa settimana, al Senato, nel convertire in legge il Decreto Milleproroghe, è stato deciso di sopprimere un articolo grazie al quale sarebbe stato possibile evitare l'entrata in vigore di un obbligo destinato a mettere a rischio l'attività di decine di migliaia di imprese di noleggio con conducente. Di cosa si tratta? Per esercitare l'attività di NCC, sigla appunto di Noleggio con conducente, è stato introdotto nel 2008 l'obbligo di dover cominciare e terminare ogni servizio presso la sede della rimessa situata nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

Il titolare o il dipendente di un'impresa di noleggio con conducente di Milano che si trovasse a Roma per un servizio, per poterne fare un altro, magari a Sud della capitale, dovrebbe dunque ritornare prima al punto di partenza. Una norma assurda. Così come dovrebbe apparire assurdo a chiunque il fatto che, in sei anni, non si sia trovato il tempo o la volontà di riformare un'attività in linea con i principi europei.

A parole si annunciano interventi per eliminare lacci e laccioli a favore di una semplificazione, mentre di fatto si opera in senso opposto alle disposizioni in essere in altri Paesi europei, con l'aggravante di sprecare anni.

Per impedire quella che è un'autentica idiozia, fino a oggi si era andati avanti a colpi di proroghe che sospendevano temporaneamente l'applicazione. E, in attesa di un rinsavimento generale, il Milleproroghe prevedeva, opportunamente, un altro anno di sospensione. Nessuno aveva fatto però i conti con l'emendamento abrogativo di tale proroga, presentato dalla Senatrice Loredana De Petris, esponente di Sel. Il governo stante in materia esistono pareri che indurrebbero a modificare la norma (formulati dall'Antitrust, dagli organismi comunitari e dalla stessa Corte costituzionale) il blitz della senatrice di opposizione è andato a segno.

E se la Camera non riuscirà a modificarla, la norma, così contraddittoria, sarà applicabile, e più di 30 mila operatori saranno a rischio di chiusura.

*Paolo Ugge*

**INPS, una bomba sotto le poltrone**

Il professor Francesco Forte, presidente dell'associazione Politeia e presidente onorario dell'International Institute of Public Finance, in un articolo su *Il Giornale* ha evidenziato come in Italia si stia discutendo "della ricca poltrona del presidente dell'INPS, ma non della bomba sotto questa poltrona". Ovvero la situazione economica dell'istituto che assicura le pensioni a 16 milioni di cittadini e che, ha sottolineato il docente, "nella gestione finanziaria del 2013 ha 404 miliardi di uscite e 394 miliardi di entrate con un deficit di 10 miliardi". Un'autentica bomba ad orologeria pronta ad esplodere, come nei mesi scorsi aveva denunciato il mondo dell'autotrasporto, segnalando in particolare a governo e parti sociali (rimaste inspiegabilmente) il pericolo rappresentato dal sempre più vasto utilizzo di personale in affitto, che consente alle imprese di versare i contributi in Paesi dove risiede l'impresa che "affitta". E svuotando ulteriormente le casse dell'INPS.

Confrtrasporto ha più volte sollecitato rappresentanti dei lavoratori e dei ministeri interessati, senza avere neppure un cenno di attenzione. In linguaggio burocratese il ministero del Lavoro si è limitato a evidenziare come il distacco sia consentito dalla normative comunitarie. Nessuno si è sforzato di riflettere sulla diffusione del fenomeno e sulla mancanza di controllo, o peggio ancora, sulla conseguente riduzione delle entrate per l'Inps.

Nessuno ha spiegato ai lavoratori la colossale fregatura che si verificherà quando la pensione, rapportata al versato, non sarà adeguata alle retribuzioni. Non è ora che i signori del Governo e del sindacato provino a interessarsi di questa bomba, magari per capire (se ne sono in grado) come disinnescarla? E, già che ci sono, perché non si documentano sui dati delle imprese di trasporto che, ogni tre mesi, possono compensare le maggiorazioni di accisa sul gasolio da autotrazione, circa 21 centesimi al litro? Il numero delle imprese iscritte all'Albo è pari a 108 mila, ma compensano solo poco più di 40 mila. Perché? Le ragioni sono due: o non conoscono (molto difficile) la norma sulla compensazione, o non hanno versamenti da poter compensare. Un fatto è certo: non corrispondere obblighi contributivi significa incrementare lo sbilancio sui conti pensionistici che, come ha denunciato il professor Forte, è già purtroppo fortissimo...

**Paolo Ugge**

**SI METTA FINE AI DIKTAT SVIZZERI**

I risultati del referendum che si è tenuto in Svizzera, dove i cittadini hanno votato per introdurre quote per i lavoratori esteri, in nome del principio di essere "padroni in casa propria" e attuando il principio, nobile e condivisibile, dell'accoglienza ma nel rispetto delle regole, impongono precise domande al governo italiano. La Svizzera ha sempre giocato utilizzando le incertezze altrui per raggiungere al meglio i propri obiettivi, infliggendo pesanti sconfitte politiche all'UE che si è assunta l'onere di gestire i rapporti con la Confederazione in nome e per conto dei Paesi aderenti (anche se le conseguenze sono sempre finite con gravare sui singoli Stati).

E' stato così che l'Italia ha dovuto accettare la ratifica del protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi (sottoscritto nel 2000 dall'allora Ministro Bersani); e altrettanto è avvenuto per le intese sull'attraversamento del territorio elvetico con l'introduzione della tassa sul traffico pesante, rapportata alle tonnellate e ai chilometri percorsi. La gabella avrebbe dovuto avere come controprestazione la velocizzazione e l'incremento dei traffici: prima della sua entrata in vigore erano 5 mila i mezzi italiani che attraversano il territorio elvetico; oggi sono 3 mila. La tassa è finita, dunque, solo per divenire un gravame sulle merci provenienti dall'Italia, che hanno perso competitività. L'obiettivo di finanziare le opere infrastrutturali e divenire nel contempo il "padrone" incontrastato della logistica europea nel trasporto su ferro è stato raggiunto. La "madre" di tutte le nuove domande, per la quale aspettiamo da Roma una risposta immediata, è: l'Italia deve ancora continuare a subire in silenzio? Non è giunto il momento di dimostrare di avere le balls of the steel?

Charles de Gaulle, Alcide De Gasperi e Helmut Khol non lo dichiaravano in conferenza stampa; lo dimostravano con i fatti. Il Governo reintroduca la tassa del diritto fisso per le merci elvetiche che entrano in Italia e il diritto di curare direttamente la formazione per il trasporto di merci pericolose (oggi la Svizzera gestisce il business della formazione). Ma soprattutto pretenda che la Comunità ottenga che sia introdotto anche per la Svizzera di porre ostacoli alla libera circolazione di persone e merci.

*Paolo Ugge*

**FACCIAMO ORDINE SUL NOLEGGIO CON CONDUCENTE**

E' una battaglia per la sopravvivenza quella che 80 mila imprenditori e circa 150 mila loro dipendenti stanno combattendo contro la legge immaginata per regolamentare le attività di taxi e noleggio con conducente (NCC) ma che è divenuta un pericolosissimo ostacolo al proseguimento dell'attività. La norma, varata nel 2008, è quella che impone a chi esercita l'attività di Ncc di iniziare e terminare ogni servizio presso la sede della rimessa situata nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Una norma che per anni non è entrata in vigore solo grazie alla reazione degli interessati e alle proroghe che l'hanno congelata. Fino a quando, poche settimane fa, il Senato ha cancellato la proroga, spalancando le porte all'attuazione della legge. Non c'è dubbio che le attività di taxi e Ncc debbano essere regolamentate per evitare il permanere di un'applicazione distorta delle norme che oggi lasciano spazi interpretativi evidenti. E neppure possono esistere forme di discriminazione o protezionistiche con gli operatori esteri. Ma non si possono neppure consentire commistioni tra due attività diverso: un conto è il servizio reso dai taxi, un conto quello a noleggio. Trovare soluzione a una situazione ch ha determinato l'avvio di attività e che vede in modo evidente coinvolti gli operatori e le loro famiglie non è facile, ma un Governo serio deve saper regolamentare il futuro e salvaguardare coloro che operano.

Confcommercio, raccogliendo le istanze di molti operatori, ha deciso di dar vita alla federazione di settore, denominata Fai-Confcommercio, che avrà come primo compito proprio l'elaborazione di proposte da presentare al Governo sulle quali vi sia consenso di entrambi i fronti.

Il vero problema sarà quello di riuscire a individuare norme compatibili che consentano l'inserimento solo di operatori in grado di rispondere alle esigenze degli utilizzatori, assicurando qualità dei servizi e rispetto delle regole a un mercato nel quale si sono create troppe rendite di posizioni. La nuova federazione si propone di allargare la propria rappresentanza a tutti coloro che effettuano servizi nel trasporto pubblico.

*Paolo Uggè*



**UN PROMEMORIA A RENZI E LUPI**

Governo nuovo, promesse vecchie. Da ricordare al nuovo esecutivo, guidato oggi da Matteo Renzi, e soprattutto da far mantenere. Le promesse sono quelle fatte in novembre al mondo dell'autotrasporto dal governo presieduto da Enrico Letta e che Maurizio Lupi, riconfermato Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (una buona scelta in quanto evita di dover riprendere le questioni dall'inizio sarà chiamato a rendere concrete.

E' dunque indispensabile dar seguito alle intese raggiunte lo scorso novembre, le stesse che hanno evitato che la protesta dei forconi si saldasse con quelle dell'autotrasporto. I soliti Masaniello in cerca di notorietà stanno sovralimentando le aspettative, diffondendo illusioni che rischiano di far insorgere malcontento e quindi nuove proteste. Per frenare sul nascere ogni pericolo sono quattro le iniziative urgenti da attuare.

La prima: il Comitato dell'Albo rinnovato costruisca soluzioni a difesa delle imprese virtuose. Quelle che rispettano le regole devono essere facilmente riconoscibili allo scopo di favorire un sistema dove la professionalità sia garantita. E, contestualmente, dev'essere impedito a chi non rispetta le leggi di continuare a nuocere alle imprese corrette.

La seconda iniziativa: deve cessare la possibilità che le imprese che hanno effettuato concorrenza sleale, in quanto non pagavano l'Iva o i contributi, chiudano l'attività e la riprendano dopo poche settimane: la legalità, la professionalità e la qualità devono divenire il fulcro dell'attività dell'Albo.

E ora la terza: il Governo deve attuare rapidamente gli impegni assunti per contrastare le operazioni di cabotaggio esercitato abusivamente, senza tener conto di idee strampalate come quella di chiedere deroghe: una richiesta che prima di tutto compete a livello comunitario e che, in secondo luogo, se applicata rischierebbe d'impedire anche agli operatori italiani di effettuare il cabotaggio nei Paesi comunitari. In altre parole una forma di autolesionismo idiota.

Infine, la quarta: riprendere il confronto con la committenza per trovare una soluzione sui costi della sicurezza tutelando le imprese di autotrasporto dalle forme di intermediazione parassitaria.

*Paolo Uggè*

**LE AUTOSTRADE DEL MARE**

Quale sia la situazione delle imprese del trasporto è sotto gli occhi di tutti: difficilissima, in alcuni casi drammatica. Una situazione che va affrontata con quella professionalità che può derivare solo da una profonda conoscenza della materia. Esattamente quello che manca ad alcuni pseudo leader del settore, protagonisti di dichiarazioni che dimostrano la più totale ignoranza dei fatti. Un esempio? Le teorie di complotti lobbistici ipotizzate in un comunicato stampa "indirizzato" al Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi sono solo nella mente di chi continua ad alimentare paure per il caro gasolio, senza dire che con le compensazioni il prezzo ci pone a livello medio europeo. Per non parlare della richiesta di deroghe sul cabotaggio, con il rischio, per le imprese italiane che lo effettuano nei Paesi europei, di non poter più continuare a esercitarlo. O, ancora, della contestazione alle prese di posizioni di Confrtrasporto che ha evidenziato come, con i tagli decisi dal governo Letta e con l'assegnazione non ancora avvenuta delle somme destinate al recupero dei costi sostenuti nel 2010 per le autostrade del mare, le imprese di autotrasporto possano perdere per strada 49 milioni, cancellati di fatto dalla Ragioneria di Stato. Un rischio purtroppo reale: 19 milioni sono stati tagliati e i 30 destinati a coprire i rimborsi per le autostrade del mare sono andati in perenzione e non figurano sul capitolo assegnato al Ministero competente. Si tratta di somme che dovrebbero avere una garanzia giuridica, ma finché non saranno realmente in cassa i rischi esisteranno.

Confrtrasporto ha lanciato l'allarme, raccolto dal Ministro Lupi che ha fornito ulteriori rassicurazioni, così come per i pedaggi autostradali, sul mantenimento delle risorse e sul recupero degli incentivi concessi alle autostrade del mare. Se di fronte a un'azione concreta, che ha ottenuto l'impegno pubblicamente assunto dal Ministro, qualcuno continua a effettuare dei distinguo, significa che quel "qualcuno" sta perdendo la testa o, peggio ancora, gioca sporco con il futuro delle imprese.

*Paolo Uggè*

**CHI UCCIDE DEVE PAGARE**

E' giusto che, passata l'onda dell'emozione del momento, tutto torni come prima? Che i giornali smettano di scriverne, che i politici smettano di parlarne, aspettando il prossimo morto per tornare davanti a telecamere e ripetere le solite sciocchezze? La risposta è "no".

Non è giusto che bastino poche ore per far calare il silenzio su una sentenza, obbrobriosa, come quella che ha condannato a soli 3 anni e 4 mesi di reclusione Gabardi di El Habib, il pirata della strada che il 10 luglio scorso aveva travolto e ucciso a Gorgonzola Beatrice Papetti, una ragazza di 16 anni che era in sella alla sua bicicletta.

"Una pena non giusta - come ha spiegato il padre della ragazza - ma questa è la legge italiana", E' aggiungiamo noi, questa è la politica italiana. Capace di cancellare la morte di una vittima innocente non appena si spengono i riflettori.

Come avevamo previsto mesi fa, quando occupandoci dei morti sull'asfalto avevamo proposto di prevedere che chi si fosse messo alla guida senza patente, in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, venisse considerato alla stregua di chi premedita un omicidio o le esegue volontariamente. Siamo stati, purtroppo, buoni profeti: non hanno fatto nulla. L'unica strada possibile per creare un deterrente è intervenire sulle sanzioni accessorie rapportate al danno generato. Educando a una regola: chi sbaglia paga, a costo di portargli via ogni cosa. Coloro amano disquisire per ottenere qualche visibilità hanno invece invocato la fattispecie dell'omicidio stradale, progetto immediatamente sgonfiatosi.

Possibile che si spenda del tempo a dibattere sulle quote rosa e non si affronti, invece, un tema che continua a mietere vittime?

Una classe politica che non sa nemmeno recepire i sentimenti di ribellione e di delusione che vengono alimentati da questi comportamenti merita solo una cosa: essere mandata a casa. Il presidente del Consiglio che vuole rompere gli schemi prenda coraggio a due mani e se ne infischi dei legulei e dei parrucconi che potrebbero cercare di inficiare la sua iniziative con delle pronunce di incostituzionalità e predisponga un provvedimento urgente che dimostri la volontà di risolvere una volta per tutte questa vergognosa situazione.

*Paolo Uggè*

**LE RAGIONI DEI TRASPORTATORI AL GOVERNO**

Il Governo si ostina a cercare di affrontare in forma autonoma le emergenze del Paese, senza rendersi conto che proseguendo su questa strada rischia un pericolosissimo inasprimento della conflittualità. L'esempio arriva proprio dalle strade, in particolare da quelle della Sicilia, dove le associazioni di categoria territoriali Assotransport, Aias, Aitra e Assotrat hanno annunciato un fermo dei servizi di autotrasporto per protestare contro la mancata erogazione delle risorse relative all'Ecobonus 2010-2011. Uno sciopero di quattro giorni che solo la prospettiva dell'incontro in programma domani fra il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi e i rappresentanti di tutte le associazioni di categoria ha per ora impedito, ma che rappresenta comunque la conferma di come l'autotrasporto sia a rischio deflagrazione se non verranno attuati interventi che possono dare competitività al Paese. Confrtrasporto ha elaborato da tempo un manifesto con proposte precise: costo del lavoro, lotta all'abusivismo e al cabotaggio, rispetto delle regole, estensione dello sportello unico doganale, proposte sul trasporto combinato collegato ai divieti di circolazione, patto per la mobilità urbana, semplificazione burocratica per chi garantisce professionalità e qualità, un sistema di tracciabilità realmente utile e senza aggravio di costi per le imprese. Tutti interventi a costo zero, ma ad alto impatto per l'attività delle imprese, che derivano dalla conoscenza diretta da parte di chi opera quotidianamente in questo settore e che i signori della politica farebbero bene ad ascoltare. Nessuno ha interesse ad alimentare conflitti, ma se il Governo non comprende le ragioni degli operatori del trasporto siciliano (che aspetta dal 2010 il rimborso del bonus per le autostrade del mare, autorizzato e finanziato) per il semplice fatto che finora non li ha neppure ascoltati, davvero può aspettarsi qualcosa di diverso da uno sciopero? La funzione dei corpi intermedi è proprio quella di suggerire soluzioni per aiutare la competitività del Paese ed evitare tensioni che, in un modo o nell'altro il Governo deve poi affrontare. E che il Paese deve subire.

*Paolo Uggè*

**I CONTI SBAGLIATI SULLE SFORBICATE ALL'AUTOTRASPORTO**

In Italia ci sono 3.127 enti pubblici (enti, consorzi, società partecipate) che, secondo un calcolo effettuato dall'Upi, l'Unione delle province italiane, costano circa 7 miliardi di euro l'anno, di cui 2,5 servono per compensi ai consiglieri d'amministrazione. La notizia, pubblicata da Il Giornale ai tempi della spending review della chiusura di "ben" 31 enti, è passata inosservata. Nei giorni scorsi a Cernobbio, durante il convegno che Confcommercio tiene ogni anno, è stato fornito il dato sul costo delle inefficienze originato dalla spesa pubblica regionale per consumi finali: 82 miliardi.

Il documento di revisione elaborato dal commissario Carlo Cottarelli, indica come spesa "aggredibile" nella parte dei trasferimenti alle imprese 3 miliardi e 700 milioni, di cui 2 miliardi e 110 milioni attribuiti alla voce trasporti. Molti, nel dare la notizia alla voce trasporti, sulla quale l'autotrasporto pesa circa 1,4 miliardi, e hanno immediatamente indicato nel trasporto su gomma il destinatario degli interventi. Le risorse trasferite al trasporto su gomma, se si volesse tener conto delle tonnellate di merce trasportate, sono meno di un quarto trasferito per il servizio universale del trasporto merci su ferro, quotata a circa l'8% e "finanziato" invece, per 3 miliardi e 500 milioni.

Rispetto alla somma assegnata all'autotrasporto, una gran parte è relativa al recupero dell'accisa; previsto dall'Ue. Di questa riduzione beneficiano anche le aziende produttrici che trasportano la propria merce con automezzi di proprietà. La riduzione del gasolio si traduce in una minor tariffa. L'innalzamento dell'accisa porterà, invece, le imprese che operano nei mercati internazionali a rifornirsi all'estero e la perdita sarà maggiore del risparmio. Forse, un confronto avrebbe due positività: non ridurre le entrate fiscali ed evitare un'inevitabile fase conflittuale che non sarà certo possibile gestire con il rapporto diretto scavallando le rappresentanze, senza le quali il Paese si sarebbe di fatto paralizzato, nel dicembre scorso, se ai forconi si fosse unito l'autotrasporto.

*Paolo Uggè*

**INCIDENTI E COSTI INCOMPRIMIBILI**

Meno 15,4% d'incidenti stradali: meno 15,2% di morti e meno 50,8 per cento di feriti sull'asfalto: sono questi i numeri, "certificati" che testimoniano la riduzione degli incidenti con mezzi pesanti nel 2013.

Un miglioramento frutto anche dei costi incomprimibili del trasporto merci, previsti dalla legge secondo la quale se i corrispettivi delle prestazioni risultano inferiori a quelli indicati dal ministero competente, significa che sussiste un'evidente violazione delle norme sulla sicurezza.

Con la conseguenza che, ove si determinassero danni per i cittadini, per effetto del principio della responsabilità condivisa, verrebbero applicate le sanzioni a entrambe le parti: autotrasportatori e committenza. Oggi a Strasburgo la Corte di giustizia europea affronta il tema della compatibilità dei costi incomprimibili con le norme sul libero mercato. I giudici dovranno stabilire se questi costi violano i principi del libero mercato, come sostiene la committenza, o se invece assicurano una maggior sicurezza sulle strade, come afferma il Governo italiano nella sua memoria difensiva.

I numeri rappresentano certo una "prova" a favore dei costi incomprimibili. E in loro difesa "testimoniano" anche tre pronunciamenti precedenti con in quali la stessa Corte di giustizia ha evidenziato la preminenza assoluta dell'interesse pubblico. Un verdetto dunque scontato? No: tutto è possibile, anche se la Corte con una sentenza sfavorevole finirebbe di fatto per smentire sé stessa. Imboccando una strada opposta anche a quella della Commissione europea secondo cui "l'interesse pubblico prevale su quello economico, purché vi sia proporzionalità sugli effetti prodotti dalle norme". Tutto può accadere, ma non ritenere la riduzione di incidenti una dimostrazione coerente pare davvero troppo. Qualunque sia il verdetto, il Governo dovrà dirimere la vicenda. Confratrasporto non rivedrà certo la disponibilità a trovare un percorso che, tenendo conto degli interessi delle due parti, con l'esclusione dell'intermediazione parassitaria, trovi una soluzione utile al Paese e all'impresa.

*Paolo Ugge*

**BASTA TRUCCHI CON IL NUOVO ALBO**

Con la firma del decreto da parte del Ministro per i trasporti Maurizio Lupi riparte il nuovo Comitato centrale dell'Albo degli Autotrasportatori. E dopo 13 anni le competenze degli albi provinciali delle imprese di autotrasporto, tolte agli uffici periferici della Motorizzazione civile da una assurda decisione dell'allora ministro per la Funzione pubblica e gli affari regionali Franco Bassanini, tornano a chi ha le competenze tecniche adeguate.

Questo apre una nuova fase per l'Albo, nato per garantire ai cittadini che le imprese di autotrasporto siano in possesso di una professionalità adeguata, di una capacità finanziaria che garantisca i terzi e dell'onorabilità, per impedire che la malavita organizzata possa entrare in un settore così delicato. Diverse le novità anche sui criteri che stabiliscono come la rappresentatività delle federazioni debba essere dimostrata al ministero dei Trasporti. Fra questi, la presenza sull'intero territorio nazionale, la sottoscrizione di contratti di lavoro e un numero minimo di imprese. Un'altra svolta riguarda la possibilità d'interfacciare i dati delle imprese con l'Agenzia delle Entrate e gli istituti previdenziali, per verificare se versano i contributi e pagano le imposte. Inoltre, i responsabili dell'Albo provvederanno a cancellare le imprese iscritte solo per godere, senza esercitare l'attività, delle misure decise dal Governo a favore del settore. Sono 40 mila oggi le imprese che non possiedono i requisiti richiesti. E grazie a queste verifiche l'Albo potrà rendere pubblico l'elenco delle imprese regolari. Si darà così la possibilità, a coloro che devono affidare le merci, di sapere quale siano le imprese virtuose. Si potrà avere un autotrasporto professionalmente adeguato e che operi nel rispetto delle disposizioni sulla sicurezza sociale e della circolazione.

Con la possibilità di poter ricorrere a imprese "regolari", infine, la committenza non potrà più invocare l'esclusione da responsabilità se vorrà utilizzare, per risparmiare, operatori irregolari o abusivi. Per effetto della responsabilità condivisa, la committenza sarà così coinvolta e quindi finalmente chiamata a rispondere dei danni arrecati eventualmente a terzi.

*Paolo Ugge*

**E' ORA DI TAGLIARE IL VERO SUPERFLUO**

E se sulla produttività cominciassimo a fare sul serio? La domanda sorge spontanea leggendo i dati di Confcommercio. Il numero degli occupati è sceso di 365 mila unità (mille per ogni giorno) e la prospettiva è che la disoccupazione continui a salire; in febbraio l'indice destagionalizzato della produzione industriale è calato dello 0,5% su gennaio e, intanto, le società partecipate aumentano i costi (alla faccia della spending review): 22,3 miliardi più nel 2012 sul 2011. Forse è il caso di smetterla con gli annunci di interventi, e invece concentrarsi su iniziative immediate. Valutando anche quali sono i veri costi da tagliare, quali gli enti realmente inutili e quali, invece, da mantenere, possibilmente riorganizzandoli. Un esempio? Il Cnel, che il governo vorrebbe sopprimere, nonostante organismi simili vi sono in quasi tutti i Paesi europei. L'annuncio del taglio, non c'è dubbio, fa un certo effetto. Ma forse gli italiani preferirebbero meno "effetti speciali" e più trasparenza vera, per esempio usando le forbici sui 7 miliardi spesi ogni anno per enti e consorzi inutili (e pubblicati proprio dal Giornale) o sui 2,5 miliardi per i gettoni dei tantissimi consiglieri d'amministrazione fatti salire sui carrozzoni mangiasoldi.

Miliardi, non milioni, come i quattro spesi per il Cnel che, comunque, in un contesto di veri tagli e non di operazioni di facciata, potrebbero essere risparmiati. In attesa di scoprire cosa ne sarà del Cnel (se il disegno di legge costituzione fosse approvato dalle due Camere prima dell'estate, dovrebbe poi "riposare" per 6 mesi prima di ripetere la medesima procedura ed essere riapprovato, senza modifiche) sarebbe bellissimo ascoltare meno parole e assistere a più fatti. Magari per ridare competitività ad alcuni porti e alle autostrade del mare; per attivare azioni contro l'abusivismo nel cabotaggio; per ridurre i troppi divieti sulla circolazione dei mezzi pesanti (si recupererebbe automaticamente un miliardo l'anno, senza computare i benefici sui prodotti agricoli e produttivi); per il recupero dell'IVA, delle imposte e dei contributi che verrebbero introitati dallo Stato se si effettuassero verifiche su chi non è in regola.

*Paolo Uggè*



## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 28 APRILE 2014

### MODIFICHIAMO LA COSTITUZIONE

A noi hanno sempre insegnato che un edificio si deve costruire dalle fondamenta. Anche per questo abbiamo apprezzato le ipotesi avanzate dal Ministero ai Trasporti e alle Infrastrutture Maurizio Lupi in tema di riforme sulla portualità. La riduzione delle Autorità portuali è coraggiosa, parte delle fondamenta e va nella giusta direzione.

Conftrasporto, come confermato nel recente convegno che aveva per tema le Autostrade del mare, si permette però di suggerire al ministro due nuove rotte, partendo da due punti imprescindibili: la riforma del Titolo quinto e un Piano generale dei trasporti che sappia leggere, secondo una logica integrata di sistema, gli interventi dei quali il Paese necessita. Perché la riduzione dei porti genererà reazioni da parte degli esclusi, che si sentiranno depauperati e non esiteranno a sollevare il conflitto di competenza pur di ostacolare il disegno del ministro; e perché ciò che rende aggredibile il progetto del ministro è proprio l'assenza di un disegno generale sulla logistica. Quali collegamenti retro portuali, quali interporti, quali nodi e punti di intersezione "connettere" con le grandi reti Transeuropee? Il disegno deve essere complessivo. Mentre il Parlamento ancora sta discutendo separatamente la riforma degli interporti e dei porti, si annuncia un decreto legge. Condividiamo l'urgenza per alcuni interventi immediati, come quelli che sono inseriti nell'articolo 14 del disegno di legge di riforma, già approvato, e che riguardano servizi tecnico nautici; ma intervenire sulle competenze attribuite alle Regioni e a enti territoriali senza che sia modificato il Titolo quinto della Costituzione, che riassume allo Stato la competenza esclusiva su scelte di interesse nazionale, mette a rischio l'insieme del disegno.

E' qui che il Governo si gioca il ruolo decisionale. Senza un'iniziativa decisa è facile prevedere il solito balletto che allungherà i tempi e soprattutto non darà risposte delle quali il Paese ha l'esigenza. Il Ministro Lupi riparta allora dal Piano della logistica, già approvato dal Cipe, lo integri, lo modifichi e lo proponga al Paese non come intervento episodico ma come la soluzione di sistema. Così supererà ostacoli e critiche e darà competitività al Paese.

*Paolo Uggè*

**ORA RENZI CANCELLA IL PRA**

Da mesi si fa un gran parlare di ridurre i costi e tagliare la spesa pubblica. Il presidente del Consiglio Matteo Renzi ha indicato il Cnel come esempio di "spreco costituzionale", tanto da inserire nel disegno di legge la sua abrogazione. Poco più di 10 milioni di euro all'anno risparmiati, contro qualche miliardo che il Paese si aspetta vengano recuperati con la spending review.

Molti tagli individuati dall'esecutivo sono finiti al centro di polemiche, così come alcuni mancati tagli. Qualche quotidiano ha voluto commentare l'esclusione dell'autotrasporto dei tagli, motivandolo come "risultato di una lobby". Affermazioni superficiali. Innanzitutto perché i costi del trasporto si riversano sulla competitività del sistema produttivo; in secondo luogo perché se si riducesse il rimborso previsto sull'accisa per l'autotrasporto, i rifornimenti si sposterebbero nei Paesi dove il prezzo è più conveniente, riducendo le entrate per lo Stato. La selezione degli interventi è quindi un fattore essenziale. Alla luce di questo, non si comprende come dai tagli decisi sia scomparso il Pra, Pubblico registro automobilistico gestito dall'Acì (ma nelle ultime ore Renzi ha riannunciato l'accorpamento di Acì, Pra e Motorizzazione Civile col provvedimento "Sforbicia Italia" che arriverà sul tavolo del governo il 13 giugno). Dopo lo scandaloso spreco di 7 miliardi per consorzi ed enti inutili lasciati in vita dal Governo Monti, l'annuncio della soppressione del Pra e il potenziamento degli uffici della motorizzazione aveva suscitato condivisione. Il doppione Pra - Acì Motorizzazione non esiste nel mondo e il costo generato si aggira intorno ai 220 milioni. Tralasciando qualche particolare "insignificante": che il Pra non garantisce la proprietà dei veicoli; che non può gestire le notizie che norme comunitarie assegnano allo Stato; che esiste già la norma comuni tira "il documento unico", sulla carta di circolazione. La domanda è: perché l'abrogazione è saltata? Il simpatico presidente del Consiglio dovrebbe fornire qualche risposta. Una volgiamo, per simpatia, suggerirgliela noi citando un suo predecessore per i suoi detti, Giulio Andreotti, che diceva che "l'inutilità dell'Acì è pari alla sua insopprimibilità...".

*Paolo Uggè*

**IL TRASPORTO PER LA RIPRESA**

“Trasportare la ripresa” è il titolo della giornata dedicata ai trasporti che Confcommercio – la maggior confederazione del mondo dei servizi, nella quale si ritrovano le rappresentanze delle diverse modalità del trasporto e della logistica – organizza ogni anno per far crescere, soprattutto nel mondo politico, la consapevolezza di quanto trasporti e logistica siano essenziali per l’economia di un Paese. Un viaggio nel mondo del trasporto, per comprenderne i problemi e individuare soluzioni.

L’indice che misura l’efficienza dei sistemi Paese colloca l’Italia al 47° posto nella classifica, dopo la Turchia. Procedure burocratiche doganali degne del Regno delle Due Sicilie e infrastrutture portuali e stradali per il trasporto merci inadeguate sono le ragioni della posizione; e senza scelte politiche adeguate un settore che il ministero dello Sviluppo economico colloca al terzo posto nelle 17 filiere che rappresentano l’80% della struttura economica del Paese, non potrà certo trainare la ripresa.

Per questo il 14 maggio a Roma (info [www.confcommercio.it](http://www.confcommercio.it)) Confcommercio vuole fare chiarezza su un tema affrontato troppo spesso per luoghi comuni, presi a riferimento purtroppo sia da commentatori sia da esponenti del Governo.

Chiarezza su quanto l’autotrasporto partecipa come valore aggiunto al Pil; chiarezza su quanto contribuisce fiscalmente. Numeri tanto chiari quanto indispensabili per predisporre la spending review.

Il trasporto su gomma è oggi davvero la modalità preponderante che riceve risorse pubbliche più di altre? E quali sono le iniziative da sostenere in Europa da parte dei parlamentari nazionali? Sono alcune delle domande a cui dare risposta. Le scelte europee impatteranno sul recupero di competitività del nostro sistema economico e, proprio per fornire un contributo costruttivo, Confcommercio presenterà un decalogo di proposte utili a “Trasport...are la ripresa”. Un documento sul quale confrontarsi, dopo l’introduzione del Presidente Carlo Sangalli, con ospiti come il vice segretario del Pd Debora Serracchian; l’onorevole Antonio Tajani, candidato alle Europee per Forza Italia; Raffaele Aiello, ad di Snav; Michele Elia, ad Rfi e il Ministro delle Infrastrutture e ai Trasporti, Maurizio Lupi.

*Paolo Uggè*

**L'INTERMEDIAZIONE E' SOLTANTO UN GRANDE SPRECO**

Troppo spesso, quando coloro che decidono le strategie politiche ed economiche e l'opinione pubblica si occupano dei trasporti, le attenzioni vengono rivolte principalmente agli effetti negativi che questi generano: consumi, inquinamento, congestione. L'obiettivo dell'analisi che Confrtrasporto-Confcommercio ha presentato al convegno "Trasportare l'economia", è stato proprio quello di provare a evitare, per una volta, un approccio parziale (e con una visuale distorta) ai temi del trasporto e della logistica, evidenziando come si debbano invece superare i vincoli sulle percorrenze e sulle dimensioni e frequenze dei carichi, immaginando che tutti vendano solo nella stessa zona in cui producono. Perché, come ha sottolineato il presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli, occorre "offrire nuovi e più fedeli elementi in grado di far cogliere quanto i trasporti e la logistica siano essenziali per la competitività del Paese".

Superare i luoghi comuni secondo i quali il trasporto su gomma assicura una percentuale di oltre l'80% (quando invece per tonnellate-chilometro trasportate, computando i flussi da e verso l'estero, la percentuale che viaggia sui Tir – escludendo i furgoni sotto i 35 quintali – è inferiore del 50 per cento); e spiegare che su questo settore pesa un gettito fiscale superiore oltre sei volte il rapporto con il valore aggiunto prodotto, significa fornire una chiave di lettura diversa, che può impedire a chi assume decisioni sulla politica economica del Paese di compiere errori di valutazione. Occorre conoscenza per evitare forme di autolesionismo che facciano perdere le nuove opportunità. Per questo, ha concluso Sangalli, al centro delle scelte di riforma del settore ci dev'essere l'operatore che disponga di propri automezzi per favorire l'incontro diretto con il mondo produttivo.

Solo favorendo l'incontro tra chi produce e chi trasporta si potrà cancellare l'intermediazione parassitaria che non fornisce valore aggiunto, ma spreca risorse.

*Paolo Uggè*

**LA PRIORITA' DEL TRASPORTO**

Spenta l'eco degli annunci della campagna elettorale, i dati ci riportano alla triste realtà. Il PIL diminuisce dello 0,1% rispetto al trimestre precedente e dello 0,5% sul 2013. I consumi si riducono del 3,7 e le vendite del 2,6. L'import è a meno 1, a meno 0,8 l'export. I fallimenti incrementano del 4,6%. Altro che ripresa. Nel mondo dei trasporti, rispetto al 2007, anno precedente alla crisi, c'è stata una riduzione del 20%, mentre il trasporto su gomma ha perso il 27%.

Ma il dato più allarmante è che mentre i trasporti effettuati dalle imprese nazionali dal 2007 al 2012 sono diminuiti del 27%, quelli delle imprese estere sono incrementati del 18%.

Questo significa che non è la crisi globale a fare i danni peggiori, ma le inefficienze del sistema trasporti di casa nostra, che hanno prodotto mediamente una riduzione complessiva di 24 miliardi di euro. Due miliardi l'anno. Le principali ragioni sono da identificare nella pressione fiscale, cresciuta del 2,3% in Italia e diminuita nei Paesi concorrenti come la Germania (-2,7%) o la Romania (-1,9%). In Italia il costo del lavoro per ogni veicolo pesante è superiore di 21 mila euro rispetto a un'impresa slovena e greca e di 12 mila a una spagnola. A questo si deve aggiungere, tra assicurazioni, bolli e revisione, un ulteriore maggior costo di 1.500 euro rispetto a un'impresa spagnola, 1.200 a una slovena e 500 a una greca. Senza contare il carico delle imposte indirette, che sulle imprese professionali "pesa" si volte il contributo da loro dato al reddito nazionale.

Se chi rappresenterà l'Italia in sede europea non terrà conto di simili sproporzioni e non metterà in atto gli interventi necessari per far crescere i trasporti e la logistica, il Paese difficilmente recupererà in competitività. Interventi in sede comunitaria e scelte di politica economica nazionale saranno quindi decisivi. Pensare di ridurre i trasferimenti dello Stato senza tener conto che si tratta di minime restituzioni di una piccola parte di quanto gli operatori versano, porterebbe a reazioni fortissime oltre che alla fuga all'estero di imprese e lavoratori, con ulteriori riduzioni delle entrate per le casse dello Stato.

*Paolo Ugge*

**TAXISTI VS UBER MINA SU EXPO**

Quella innescata da Uber, servizio di noleggio auto on-demand "importato" dagli Usa e che permette di richiedere un autista privato con una App, rischia di essere una vera bomba ad orologeria che, senza un intervento immediato del governo, potrebbe far esplodere il mondo dei tassisti e dei noleggiatori d'auto con conducente, soprattutto con l'avvicinarsi dell'Expo. Un intervento obbligato, quello dello Stato, visto che, con le leggi vigenti, il nuovo servizio è fuori legge, considerando che le auto Ncc devono partire dalla rimessa e non possono sostare in giro in attesa del cliente. Quello che serve è che il governo affronti l'argomento nel suo insieme e definisca norme in linea con le nuove tecnologie senza mettere fuori causa migliaia di operatori che hanno investito la loro vita in entrambe le attività.

Se le leggi sono superate si cambiano. Se no, casa ci sta a fare un governo? Non è più tollerabile accettare quanto accaduto negli ultimi 5 anni, durante i quali anziché definire nuove norme si è continuamente fatto ricorso a proroghe.

L'assessore alla Mobilità di Milano, Pierfrancesco Maran, vorrebbe addirittura vietare sul suolo pubblico il parcheggio ai noleggiatori: a questo punto manca solo che le nuove disposizioni vengano concordate dal governo direttamente con Uber, che invece è la causa di tutto questo. Ma precise responsabilità esistono anche nelle categorie. La tecnologia, come l'acqua, non si ferma con le mani. Se non vogliono essere spazzati via, tassisti e noleggiatori devono dialogare e trovare le soluzioni che, da un lato impediscano comportamenti illeciti e, dall'altro, realizzino un servizio migliore. E in quanto al governo, dialoghi con le confederazioni nazionali condividendo soluzioni che abbiano come punto di partenza le sentenze UE e nazionali, e come punto di arrivo un servizio pubblico adeguato alle aspettative dei cittadini. Confcommercio ha elaborato alcune proposte per trovare possibili soluzioni da sottoporre al governo, chiamato a non commettere un errore imperdonabile: quello di consentire azioni intimidatorie da parte di pochi che non vogliono cambiare nulla.

*Paolo Uggè*

**UN BOOMERANG IL DIESEL PIU' CARO**

Nelle raccomandazioni che l'Unione europea ha inviato al governo di Matteo Renzi per "rimettere l'azienda Italia sul giusto binario" è inserita anche quella di adeguare l'accisa del gasolio a quella applicata alla benzina. Un intervento a gamba tesa sulle scelte dei governi italiani che, in tutti questi anno, hanno scelto di favorire lo sviluppo dei motori diesel.

Ora, proponendosi come paladini dell'ambiente, gli eurocrati si inventano di incrementare l'accisa sui motori diesel fornendo un comodo alibi ai governi per aumentare le entrate con la differenza di accisa pari a 0,111 euro ogni litro di carburante. Ma anche creando un serissimo problema per l'attività di autotrasporto che già contribuisce in modo sproporzionato alle entrate fiscali dello Stato.

Senza contare che questa nuova "manovra" rappresenterebbe un incredibile boomerang; l'incremento fiscale per IVA e accisa in questi anni ha infatti pesato negativamente sui consumi dei carburante e non occorre certo essere economisti di grido per rendersi conto che, qualora la scelta del governo fosse di seguire pedissequamente la raccomandazione europea, il risultato sarebbe un'ulteriore riduzione dei consumi di carburanti. In particolare, i primi a decidere di rifornirsi all'estero, se non addirittura di trasferire la propria sede, saranno le imprese di autotrasporto che, per non perdere ulteriore competitività, faranno il pieno nei Paesi vicini dove il prezzo è più conveniente.

E se poi la compensazione che recupera 0,21 centesimi per litro sulla parte fiscale, fosse ridotta o eliminata, è certo che la fuga dalle stazioni di servizio italiane accelererebbe ancora di più. Col risultato di aprire nelle casse dello Stato una nuova voragine.

Il Governo è libero di attuare come ritiene la raccomandazione europea, che oltretutto in modo improprio invita a colpire i consumi (per il nostro Paese sarebbe la batosta finale), ma se intervenisse sulla norma che consente la compensazione dell'accisa, deve mettere in conto non solo la riduzione ulteriore degli introiti fiscali, ma anche la reazione del mondo dell'autotrasporto.

*Paolo Ugge*

**ORA SI RILANCI IL TRASPORTO**

Il mondo dell'autotrasporto italiano oggi ha un assetto che non può consentirgli di percorrere ancora molta strada e che, anzi, rischia di guidarlo in moltissimi casi fuoristrada. E' un modello ipertrofico, basato sulla frammentazione dell'offerta, dove la competizione è fatta essenzialmente sui prezzi, e quindi sui costi, a scapito delle regolarità e della sicurezza.

Un modello la cui cronica inefficienza dimensionale lo espone a un livello di concorrenza internazionale fronteggiabile solo con sostanziose sovvenzioni a fondo perduto.

In altre parole l'autotrasporto nel nostro Paese oggi sta in piedi solo grazie alle politiche pubbliche, con risorse finalizzate per lo più a comprimere ulteriormente i costi del servizio per il committente. E' questa la fotografia, allarmante, dell'"industria del trasporto merci italiana" scattata a Parma, dove la FAI ha tenuto la sua 21<sup>a</sup> Assemblea congressuale. Un appuntamento caratterizzato da una scelta di fondo: tracciare il bilancio della situazione dell'autotrasporto, guardandolo dall'interno e analizzando quanto all'esterno, ha realmente fatto la politica per questo settore.

Con l'obiettivo di far dialogare mondo imprenditoriale e politico, affinché il primo possa mostrare al secondo le nuove strade da percorrere se si vorrà davvero assicurare un futuro a un settore indispensabile per la ripartenza dell'economia del nostro Paese, ma ancora eccessivamente polverizzato, ad altissimo rischio di infiltrazioni malavitose, gravato dalla concorrenza sleale.

Nuove strade che partono dagli interventi per la riduzione della pressione fiscale e contributiva sul costo del lavoro, accompagnati da misure di sostegno all'occupazione, per arrivare alle misure per aumentare l'efficienza dell'industria logistica e la crescita strutturale delle imprese, passando attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, l'ammodernamento delle infrastrutture, la parità di condizioni con i concorrenti esteri, la riduzione della burocrazia e la semplificazione della normativa che regola il settore, primo fra tutti il Codice della Strada. Strade chiarissime: basta solo che chi guida il Paese sia capace di percorrerle.

*Paolo Ugge*



**IL GOVERNO FRENI LE AUTO DI UBER**

Fermare la tecnologia non solo sarebbe impossibile, sarebbe anche un grave errore. Fermare invece un utilizzo sbagliato della tecnologia non solo è possibile, ma è un dovere che il Governo italiano dovrebbe compiere. Chiarendo, per esempio, una volta per tutte il caso Uber, ovvero la società che ha esportato in Italia il servizio di auto noleggio on demand, prenotabile con una App dal telefonino. La tecnologia utilizzata da Uber non è di per sé illegale: a non rispettare le norme è l'uso che ne viene fatto, visto che in Italia le auto Ncc devono partire dalla sede del vettore e non possono sostare in giro in attesa del cliente.

Il Governo oggi non ha il compito di diffondere prese di posizione con le quali ribadisce che il metodo di Uber è illegale: deve impedire che l'illegalità continui a viaggiare per le strade. Un concetto semplice che sembra tuttavia non venga compreso anche da amministratori di città metropolitane che non lesinano dichiarazioni strampalate. Il Ministro ai Trasporti deve intervenire immediatamente con un provvedimento che chiarisca quali sono le norme che regolamentano i servizi effettuati con taxi o autovetture a noleggio, definendo le regole per esercitare la professione facendo ricorso anche alle nuove tecnologie e impedendo che si traggano profitti illegittimi con le autorizzazioni rilasciate dalla pubblica amministrazione.

Massima chiarezza, anche nella prospettiva di un possibile utilizzo della tecnologia nel settore dei piccoli corrieri e dei pony express. Se non agirà in questa direzione, lo Stato favorirà solo i più furbi penalizzando le categorie di operatori regolari che per lavorare hanno sostenuto investimenti. I cittadini hanno il diritto di sapere se alla guida della vettura che effettua il servizio c'è un professionista; per un'offerta di qualità nell'accoglienza turistica.

Resta da dirimere una questione, e riguarda il soggetto che può utilizzare le nuove tecnologie, e che dev'essere un'impresa o un consorzio abilitato a effettuare il servizio con propri dipendenti o soci e non con personale affittato da cooperative rumene o di altri Paesi. Così si eviterà che soggetti economici con sedi in altri Paesi possano dribblare le imposte e si metterà un freno a una sempre più allarmante delocalizzazione.

*Paolo Ugge*

**SE PARIGI FA SOLO I SUOI INTERESSI**

I camionisti polacchi che effettuano prestazioni all'estero devono ricevere un compenso a copertura del diritto ad avere un alloggio stabile quando operano al di fuori del proprio Paese. Il riposo in "cucetta" sul mezzo non copre tale diritto che, pertanto, deve essere riconosciuto. Così si è espressa la Corte polacca che ha condannato un'impresa di autotrasporto a riconoscere tale differenza, richiesta in sede di giudizio da un autista dipendente, in applicazione della legge. Se colleghiamo questa norma con quella che il governo francese sta per introdurre per contrastare il cabotaggio, possiamo affermare, con certezza, che in futuro diverse saranno le iniziative e le disposizioni che singoli Stati, se non la stessa Commissione UE, assumeranno nei confronti dell'autotrasporto.

Cosa succederà in Francia? Oltre a scattare con ogni probabilità il divieto di riposare in cabina, da ottobre 2014, in forma sperimentale, e da gennaio 2015, in via definitiva, arriverà anche il pedaggio di transito per i veicoli pesanti. E riguarderà quelli che hanno una portata superiore a 3,5 tonn. e sarà applicato su 4mila chilometri di strade nazionali, contro i 15 mila previsti un primo momento, con un traffico superiore a 2.500 mezzi pesanti al giorno. Coloro che attraverseranno la Francia dovranno dotarsi di un sistema Gps per il calcolo dei chilometri percorsi e il nuovo pedaggio avrà un'imposizione media pari a 13 cent/km. Un pedaggio che rappresenta l'applicazione del principio "chi utilizza paga" e che sarà rapportato ai chilometri percorsi, alla classe dei veicoli e all'inquinamento che può provocare, al numero degli assi. I mezzi più inquinanti pagheranno di più, anche se i trasportatori, per legge, potranno recuperare l'incremento introdotto sui corrispettivi di trasporto. Un sistema di pedaggio che ricorda degli "eco-punti" in vigore fino al 2005 per attraversare l'Austria. Occorrerà attenzione, anche per non rischiare di dover installare una nuova scatola nera che non si interfacci con i sistemi già a bordo. Sperando che la norma non si riveli una delle tante iniziative assunte più per tutelare i vettori francesi rispetto ad altri. Loro, a differenza di noi, sono capaci di tutelare le loro imprese.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 07 LUGLIO 2014

### **E ORA PIU' IMPEGNO CONTRO CHI E' SLEALE**

L'Italia sta applicando il regolamento UE che impone di verificare se le norme sulle condizioni per esercitare l'attività di autotrasporto siano rispettate? A porsi la domanda è stato il presidente uscente della Commissione trasporti UE, Brian Simpson, intenzionato a aprire un'indagine per accertarsi che l'Italia stia realmente facendo quanto deve per tutelare le imprese regolai e ridurre gli episodi di concorrenza sleale.

Una verifica fondamentale che consentirebbe di eliminare tutte le società di comodo illegali, obiettivo che del resto le associazioni di categoria e il governo avevano individuato tra le priorità dell'accordo del 28 novembre 2013 secondo cui l'albo deve operare affinché solo le imprese in regola possano continuare l'esercizio della professione. Impegni messi nero su bianco e che ora vanno resi operativi.

Ed è proprio l'operatività italiana, la sua capacità di passare dalle (belle) parole ai fatti, a preoccupare l'Europa che si (ci) sta domandando se il nostro governo si è solo limitato a realizzare il Ren (Registro elettronico imprese autotrasporto) o se invece ha provveduto anche a effettuare quei controlli incrociati indispensabili per capire chi in quel registro può continuare a starci e chi no, chi potrà continuare a viaggiare in Europa e chi no.

Il Governo sa fornire una risposta, magari confermando (o smentendo) la notizia secondo la quale l'Italia sarebbe destinataria di una lettera di messa in mora per non aver ottemperato alle disposizioni UE? E può chiarire perché l'Italia, a differenza di Francia e Germania, non è tra i componenti di Euro Controle Ruoute?

Perché non ha fino a oggi aderito, neppure come osservatore, a un organismo il cui compito è quello di riunire e coordinare l'attività delle autorità competenti con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale e lo sostenibilità, di contrastare la concorrenza sleale e migliorare le condizioni di lavoro nei trasporti su strada?

Se non si riesce a comprendere l'importanza di realizzare un coordinamento, pure obbligatorio, si finirà solo col penalizzare le imprese nazionali che operano in Europa.

*Paolo Uggè*

**SENZA LOGISTICA NON C'E' RIPRESA**

Il potenziale della crescita italiana è pari a zero? A fare la funerea previsione è stata Maurizio Ricci, rettore dell'università di Foggia, che ha annunciato per il prossimo biennio una crescita massima dello 0,1 per cento. La conferma che una grande recessione non si limita a lasciare profonde cicatrici, ma compromette il futuro. Il professore ha spiegato come la recessione non si limiti a ridurre il prodotto nazionale, ma comprime anche il prodotto potenziale, ovvero quello che ci sarebbe se non esistesse la recessione. Un prodotto potenziale che, secondo l'economista americano Laurence Bell, per la crisi si è ridotto in media dell'8%, e per l'Italia del 10 per cento. Non è tutto: il prodotto potenziale è elemento essenziale nel calcolare il disavanzo strutturale della finanza pubblica e più è basso, più si restringono i margini di flessibilità che l'Europa concederà. Una prospettiva allarmante per le imprese italiane che si dibattono tra poco attendibili annunci di ripresa e poco ottimistici dati sulla crescita.

A questo punto non resta da sperare che le previsioni siano come quelle del meteo, anche pensare a improvviso rasserenamento appare una fantasia alla luce di quanto (non) sta facendo l'Esecutivo. Se il Governo vuole aiutare il Paese, deve partire da un presupposto: che il sistema produttivo riconosce alla gestione logistica una funzione rilevante nella competitività. Il fenomeno del reshoring, il controesodo delle imprese italiane scappate oltre confine e che ora stanno tornando a casa interessa Cina, India, Paesi dell'Est. Il fatto che le imprese tornino a produrre nel nostro Paese, deluse dai costi logistici troppo elevati per lavorare altrove, è un motivo in più per accelerare lo sviluppo della gestione logistica. Peccato che leggendo il programma del semestre europeo a guida italiana di tutto questo non si trovi traccia, eccezion fatta per qualche affermazione generica sull'incentivazione del trasporto combinato su ferro o nave. E peccato è aver previsto nella legge sulla competitività un incremento del costo dell'energia per il trasporto ferroviaria che passerà da 3 a 4,20 euro al chilogrammo. Qualcuno sa spiegare a quale disegno appartengano queste scelte lungimiranti?

*Paolo Uggè*

**IL "CONTAGIO" ILVA ALL'AUTOTRASPORTO**

Il caso Ilva, colosso (coi piedi di argilla) pubblico dell'acciaio alla disperata ricerca di un acquirente, tiene banco da mesi e la situazione è purtroppo sotto gli occhi di tutti. Il blocco della produzione, per ragioni ambientali e di tutela della salute, e gli interventi che giudici, sindacati e azienda hanno di volta in volta assunto, hanno determinato una situazione ormai insostenibile che, c'è da augurarsi, venga risolta in tempi rapidi, grazie al prestito ponte garantito dal recente decreto del presidente della Repubblica che assicurerebbe l'ossigeno necessario per arrivare a una cessione (alla franco-indiana Arcelor Mittal?). Non spetta certo a noi attribuire responsabilità su questa ennesima sconfitta italiana: quello che invece ci compete è sottolineare al Governo come il caso Ilva non abbia interessato solo l'area di Taranto, città che su questa azienda praticamente "viveva", ma l'intero sistema produttivo legato al mondo Ilva in diverse aree del Paese. Compreso il settore dell'autotrasporto, con moltissime imprese coinvolte. Molte di loro non ricevono pagamenti da mesi, e diverse saranno costrette a sospendere i servizi fino a oggi prestati. L'ennesima stangata su un settore già pesantemente toccato dalla crisi. Il dato relativo alla riduzione delle merci trasportate (-27%), parla da solo.

"L'Ilva è forte, anche se la cassa è vuota", titolava un giornale. Anche gli operatori del trasporto hanno le casse vuote, ma loro non sono forti visto che non sanno come pagare i lavoratori o i fornitori di gasolio. Sin dall'inizio del caso Ilva, Confrtrasporto ha segnalato al governo lo stato di difficoltà, chiedendo una sospensione dei versamenti contributivi e dell'Iva, almeno sino a quando i flussi dei versamenti fossero ripresi.

Nel passato sono state trovate soluzioni simili per aiutare un'importante impresa alimentare. Perché non farlo per quelle di trasporto messe in ginocchio dall'Ilva? Dopo mesi di mancati pagamenti nessuno può chiedere che queste imprese continuino a far da banca. Nella soluzione ponte, con un possibile finanziamento di 300 milioni, il Governo non commetta però l'errore di dimenticare chi consente che tonnellate di merce siano trasportate.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 28 LUGLIO 2014

### ADESSO RENZI SI DIMENTICA ANCHE DEL PRA

Le riforme si devono fare, ma a patto che non siano troppo scomode. Potrebbe essere questo il leit motiv del Governo che, mentre dichiara di voler traghettare il Paese verso il futuro, perde ogni giorno la sua rotta, frantumandosi sui richiami degli interessi di parte. E' quanto sta accadendo per la riforma di una delle più evidenti assurdità burocratiche: il sistema di gestione dei dati dei veicoli, unico al mondo a basarsi su due archivi.

Quello statale, che fa capo alla Motorizzazione, e il Pubblico registro automobilistico gestito dall'Acì, con un doppione di procedure e carte, tempo e lavoro quantificabili in 400 milioni di euro l'anno pagati da cittadini, imprese e Stato.

Senza contare 1,6 miliardi di imposte che gravano sugli automobilisti. A modernizzare questo gigante bifronte ci hanno provato in molti dalla prima Repubblica, ma inutilmente. Recentemente ci hanno provato anche Carlo Cottarelli, commissario per la spending review, che dopo i grandi annunci del presidente del Consiglio, Matteo Renzi, e del ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, sulla necessità di una riforma strutturale che accorpasse il Pra alla Motorizzazione, aveva indicato la strada per tagliare dalla spesa pubblica 60 milioni.

Sembrava la volta buona, ma anche questo tentativo è naufragato. E in un mare di parole sono scomparse anche le promesse fatte il 30 aprile dal Presidente del Consiglio. Risultato? La proposta è stata accantonata dal Consiglio dei Ministri del 13 giugno, con la promessa d'inserirla nel Decreto Sblocca Italia. Dopodiché se ne è persa traccia. In compenso, al suo posto, è comparsa la proposta di "far nascere il documento unico dei veicoli", lasciando intatto il doppione strutturale.

La Legge di Stabilità 2014 già prevede la nascita dell'archivio unico? Evidentemente non importa granché, visto che si è ancora in attesa che il Ministro ai Trasporti emani regolamenti previsti, regolamenti che, a marzo, erano stati promessi a brevissimo termine. Qualcuno ne ha notizia?

*Paolo Ugge*

**L'OMICIDIO STRADALE E' LA VERA SOLUZIONE?**

Eccesso di velocità, guida in condizioni alterate, distrazione. Tutti fattori comportamentali che, ogni anno, fanno registrare incidenti le cui cause sono sempre legate al "fattore umano". Per mettere un freno a tutto questo, il Parlamento sembra deciso a istituire il nuovo reato di omicidio stradale, notizia che farà stappare fiumi di champagne negli studi legali che potranno così contare su nuove cause lunghissime.

Così come lungo e irto di ostacoli si preannuncia il percorso del nuovo provvedimento, considerato che non sarà semplice attribuire tale fattispecie. Il reato di omicidio stradale sarà previsto solo per chi dovesse risultare "gravemente alterato" da droga o alcol? Oppure l'accusa scatterà anche nel caso in cui l'auto che dovesse investire ed uccidere una persona risultasse con le gomme lisce o senza revisione? O se il conducente stava parlando al telefonino? O, ancora, se aveva superato i limiti di velocità o sorpassato la linea continua? Non dovrebbe diventare sempre, anche in questi casi, un omicida della strada? E in tutti questi (ed eventuali altri) casi, accertato il reato, cosa accadrebbe? Scatterebbe davvero l'ergastolo della patente? Il dibattito sulla legittimità costituzionale è aperto.

In un Paese dove il ravvedimento e il pentitismo hanno rimesso in libertà assassini di bambini e stragisti si vuole davvero impedire l'applicazione di un diritto educativo a un automobilista perché ha provocato un grave incidente? Agire con fermezza è giusto e doveroso, ma perché cercare sempre strade contorte che fanno solo falsamente intravedere questa volontà di fermezza? Perché non applicare soluzioni più semplici, come ad esempio il principio: "Chi beve o si droga non guida"? Un Paese civile e serio dovrebbe avere norme semplici, comprensibili e facilmente applicabili. E assicurare la certezza della pena. Non si affrontano il tema delle vittime e della strada e il dolore delle famiglie con normative che non fanno altro che fornire l'illusione che il problema sia risolto. Molto meglio tenere le normative vigenti, garantire la certezza della possibilità del controllo e agire sulle norme accessorie con sanzioni legate al livello del danno generato a persone o a cose.

*Paolo Uggè*

**ORA RENZI PASSA AI FATTI**

La presentazione, da parte del Presidente del Consiglio Matteo Renzi e dei ministri Maurizio Lupi, Pier Carlo Padoan e Federica Guidi del decreto Sblocca Italia ha tracciato (per ora sulla carta) un ambizioso percorso che ha come punto d'arrivo lo sblocco dell'economia del Paese. Uno degli assi portanti del pacchetto degli interventi sono le infrastrutture e i trasporti, da far ripartire attraverso uno "schema di gioco" interessante: coordinamento diretto della Presidenza del Consiglio, misure integrate promosse dai dicasteri competenti nel rispetto del vincolo della fattibilità economica e finanziaria. Lo stesso schema che aveva spinto Confrtrasporto e Confcommercio a chiedere in passato la costituzione, presso la Presidenza del Consiglio, di una cabina di regia unica su infrastrutture, porti e mobilità. Ovvero un punto d'integrazione delle diverse strategie d'intervento.

D'altra parte le due associazioni di categoria hanno più volte sostenuto l'opportunità d'intervenire sui trasporti per rilanciare l'economia del Paese; da ultimo nel recente convegno "Trasportare la ripresa", occasione in cui Confcommercio ha presentato dieci azioni sul sistema dei trasporti per far correre il Paese. Dieci proprio come i punti dello Sblocca Italia presentati dall'esecutivo. Non possiamo che compiacerci che tale linea d'intervento sia stata fatta propria dal governo, che nel decreto Sblocca Italia ha inserito misure condivisibili in materia di semplificazione e rifinanziamento per sbloccare la realizzazione di circa 30 ore strategiche nazionali, oltre agli interventi "sblocca porti".

Le premesse (alle quali potrebbero essere aggiunte misure "sblocca trasporti", come la riduzione dei divieti di circolazione per i veicoli pesanti, che accrescerebbero la competitività del sistema a costi zero) sembrano esserci tutte. Ma siamo ancora all'era degli annunci, con i quali, si sa, non si trasporta nulla da nessuna parte.

A partire dal rilancio dell'economia, destinato a restare drammaticamente fermo se tutte queste bellissime parole non verranno trasformate in fatti. Rapidamente, perché migliaia di imprese e milioni di lavoratori non possono certo aspettare mille giorni...

*Paolo Ugge*



**AUTOTRASPORTO IN ATTESA DELLA CORTE UE**

Al peggio non c'è davvero mai fine? Verrebbe da pensarlo guardando gli ultimi dati diffusi dall'Istat sulla nostra economia. Ancora peggio di quelli di Confcommercio e che fanno prevedere un settembre sindacalmente caldo. Si rischia di concludere l'anno con un Pil a -0,3 e solo un taglio pesante nei trasferimenti alle imprese potrà mitigare gli incrementi di nuove tasse, necessari per finanziare gli 80 euro promessi da Matteo Renzi. Uno dei tagli previsti riguarderà la compensazione per le accise sul gasolio per l'autotrasporti, oggi previste per le imprese. Conftrasporto e Confcommercio hanno già evidenziato le conseguenze: a fronte di un recupero di 24 cent per ogni litro di carburante se ne perderanno 403. Perché tutte le imprese che potranno rifornirsi nei Paesi europei nei quali il costo del gasolio è oggi allineato a quello italiano proprio perché il nostro Paese gode della compensazione, otterranno un prezzo molto inferiore. Ma settembre si preannuncia a rischio conflittualità nel mondo dell'autotrasporto anche per un'altra ragione: il giorno 4 la Corte Europea si pronuncerà sulla compatibilità delle norme che impongono al ministero dei Trasporti di indicare periodicamente i costi comprimibili, derivanti dall'applicazione delle disposizioni in materia di sicurezza sociale e della circolazione. Secondo i dati Istat queste norme, volute per tutelare milioni di utenti della strada, hanno ridotto significativamente le morti e i ferimenti provocati da incidenti con mezzi pesanti. Se la sentenza attesa dovesse bocciare l'impianto introdotto dal governo italiano, in contrasto con altre sentenze già pronunciate che hanno sempre confermato la supremazia della sicurezza rispetto alle regole del mercato, la reazione di molte imprese si preannuncia durissima, con gravi conseguenze economiche. Basti pensare che una sola settimana di fermo dell'autotrasporto produce un danno di 3 miliardi. Il Governo e le rappresentanze del settore dovranno valutare con molta prudenza le proprie mosse.

*Paolo Ugge*

**L'ITALIA DIMENTICA I SUOI TRASPORTI**

Chiunque abbia letto il documento che l'Autorità del trasporto ha presentato al Parlamento a luglio ha notato che non c'era traccia di temi legati al trasporto su gomma. Nulla di cui stupirsi: il testo è in sintonia con i compiti della nuova Autorità, fra cui non figure il trasporto su gomma. Cosa di cui, invece, c'è da restare stupefatti in un Paese come il nostro dove logistica e trasporti sono parte del sistema economico.

Un'economia che affronti il tema delle reti e della logistica secondo la logica di sistema è destinata al declino sia nel sistema produttivo sia in quello turistico. Purtroppo, anche dal dicastero interessato, al di là di interventi legati al contingente o alle emergenze, non provengono segnali incoraggianti. Non per colpa di chi lo guida, ma perché nel Governo non c'è la consapevolezza di quanto sia essenziale la politica dei trasporti. Nel documento programmatico presentato in sede europea all'inizio del semestre italiano, nessun accenno è stato fatto alla funzione logistica. Si parla di favorire il trasporto combinato, ma si dimentica che quello ferroviario non è competitivo se non sulle lunghe percorrenze. E che, se il costo dell'energia passa da 3 euro al chilometro a 4,20, come è avvenuto, la competitività rischia di viaggiare in retromarcia anche sui binari. Cosa che accadrebbe anche se si consentirà di alzare la portata o le dimensioni dei Tir, che già riescono a essere più convenienti del treno per la loro flessibilità. Il ministero si era dotato di una Consulta della logistica con il compito di elaborare il Piano della logistica e dei trasporti. L'ultimo documento approvato dal Cipe risale all'aprile 2006. Pochi anni dopo, grazie a una "grande intuizione" del governo Monti, è stata cassata. Che i trasporti e la logistica siano condizione di competitività lo comprendono tutti, anche nei Paesi del nord Africa. Se del sistema dei trasporti non se ne occupa il dicastero competente, se nel documento del governo se ne fa solo un rapido accenno, se l'Authority non è competente, a chi deve far riferimento un settore che pesa più del 6% del Pil?

*Paolo Uggè*

**FARMACI IN VIAGGIO E RISCHI CORRELATI**

Tutti gli italiani, ammalato o sani che siano, devono aver apprezzato e devono essersi sentiti rassicurati da uno spot diffuso per affermare che chi utilizza i farmaci deve avere l'assoluta certezza che quei prodotti, con i loro principi attivi perfettamente custoditi, siano in grado di aggredire il male. Quelle realtà che operano nel settore farmaceutico e che garantiscono che ogni farmaco venga adeguatamente trattato, anche e soprattutto durante la delicatissima fase del trasporto nelle farmacie e negli ospedali, meritano tutta la nostra stima e fiducia. Ma quanti sono?

Lo chiediamo anche perché non abbiamo più avuto notizia dei risultati delle verifiche che, siamo certi, saranno sicuramente seguite alle segnalazioni presentate da Conftrasporto e relative a comportamenti molto lontani dalle regole previste per il trasporto dei medicinali. Segnalazione documentate, con tante di foto e filmati, apparsi perfino sul *Tgcom24*, che denunciavano come medicinali definiti "salva-vita" venivano trasferiti su normali utilitarie, una delle quali un po' datata e senza neppure l'aria condizionata, per essere poi depositati per strada, sull'asfalto che in quelle giornate, era il periodo estivo, facevano registrare anche temperature intorno ai 40 gradi. Medicinali che, ci hanno spiegato alcuni esperti, se non sono mantenuti alle temperature previste diventavano non solo inefficaci, ma addirittura dannosi per la salute. Certo che chi di dovere abbia raccolto quelle segnalazioni e in attesa di averne conferma, annotiamo intanto che l'UE ha deciso l'istituzione di un marchio che sarà fornito a chi aderirà al lodevole scopo di combattere la contraffazione. L'iniziativa si avvierà in questo mese e i Paesi membri avranno un anno per percepire la direttiva. Gli utenti, attraverso un link, avranno così la possibilità di verificare l'elenco dei fornitori virtuosi. Un'ottima "cura" per la salute dei medicinali, e dunque dei pazienti, destinata a migliorare ulteriormente se sarà garantita la tracciabilità di tutte le operazioni legate al rifornimento.

*Paolo Uggè*

**UNA VIA D'USCITA ALL'AUTUNNO CALDO**

Finite le vacanze, per chi se le è potute permettere, purtroppo i segnali economici non sembrano indurre all'ottimismo. Le rivelazioni della Banca d'Italia, così come quelle dell'Ufficio studi di Confcommercio, prevedono infatti, nella migliore delle ipotesi, un incremento del Pil tra lo 0,3 e lo 0,5 per cento. Ben lontano da altre, forse troppo ottimistiche previsioni destinate a trasformarsi in realtà solo se nell'ultimo quadrimestre ci sarà uno scatto in avanti significativo che tutti ci auguriamo. Nell'attesa di scoprire se il "miracolo" potrà avverarsi, è consigliabile prepararsi al peggio: ovvero ai tagli ai trasferimenti destinati alle imprese che saremo costretti a fronteggiare se il "buco" di bilancio si dovesse concretizzare.

Il trasporto è una componente interessata. Già l'anno scorso il tentativo venne bloccato dal ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, e la riduzione sulla compensazione dell'accisa sul gasolio evitata in zona Cesarini. E' possibile ipotizzare che questo si ripeterà. Per le stesse ragioni: ovvero che qualsiasi intervento che produca un incremento dell'accisa sarebbe destinato a tradursi in minori entrate per l'Erario.

Le risultanze di esperienze vissute in altri settori lo testimoniano: più tasse uguale meno introiti. Anche le entrate fiscali si ridurrebbero pesantemente: a fronte di un eventuale recupero (creato tagliando i rimborsi sull'accisa) pari a 21 centesimi per litro di gasolio, si registrerebbe una perdita milionaria, di quelle a 8 zeri, dovuta alla fuga di migliaia di TIR verso altre stazioni di rifornimento in Paesi dove il gasolio costa meno. E se aggiungiamo possibili evoluzioni negative sulle normative dei costi minimi per la sicurezza dei trasporti, prevedere una dura reazione da parte delle imprese è fin troppo facile, anche considerando che alcuni movimenti di protesta si stanno già organizzando. S'impone, così, la necessità di affrontare l'autunno con senso di responsabilità da parte di tutti. Trovare vie d'uscita è sempre possibile ma ognuno, il governo per primo, deve rispettare le intese. La stessa utenza non potrà chiamarsi fuori: eventuali sospensioni o ritardi nelle consegne per effetto di proteste non aiuterebbero certo ad acquisire quote di mercato e, anzi, si rischierebbe di perdere ciò che si detiene. Il metodo del confronto è l'unica strada possibile. In caso contrario, a perdere saremo tutti.

*Paolo Ugge*

**COSTI DI TRASPORTO. LE NORME ITALIANE OSTAGGIO DELLA UE.**

Dopo la sentenza della Corte di giustizia europea, secondo la quale i costi minimi di esercizio determinati dall'Osservatorio dell'autotrasporto non sono compatibili con le norme del trattato dell'Unione europea sulla concorrenza, le norme volute dal Parlamento italiano in materia che fine faranno? E' questa la domanda che circola tra gli operatori. Sono da ritenersi eliminate oppure restano in vigore, considerato che la Corte si è pronunciata su una fattispecie che ormai non esiste più? Già, perché l'Osservatorio della Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica ha determinato i costi fino al 2012, quando l'incarico è stato assegnato al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale la Corte europea non fa accenno e per il quale esiste, invece, come principio già riconosciuto, la possibilità di derogare, per motivi d'interesse pubblico, alle norme sulla concorrenza: per esempio per la sicurezza sulle strade e per valori come la tutela del contraente più debole.

Un fatto appare certo, almeno agli occhi degli esperti: i rapporti insorti tra vettori e committenti dopo il settembre 2012 non potranno essere oggetto del dispositivo della sentenza UE. In attesa di conoscere l'epilogo della vicenda, alcuni committenti hanno chiesto di ridiscutere i prezzi. Su questo Confrtrasporto è intervenuta chiaramente ricordando che le norme non rappresentano un favore per gli operatori, ma l'applicazione di una legge italiana a favore dei cittadini che chiedono maggior sicurezza stradale. Se l'obiettivo di ridurre del 50% la mortalità sulle strade è stato raggiunto, a renderlo possibile è stata proprio la legge 32/05 che ha introdotto la responsabilità condivisa, utente-vettore. E anche questo è scritto nella sentenza. Ecco perché è necessario che il ministero intervenga subito, modificando secondo le indicazioni della Corte le norme in essere. Senza dare spazio a "messaggi" nascosti in circolari o parerei destinati solo a innescare tensioni non auspicabili.

*Paolo Uggè*

**LA MANNAIA SBLOCCA ITALIA**

Dopo la controversa sentenza della Corte di giustizia europea che non ha chiuso il caso dei costi minimi per la sicurezza del trasporto merci, un'ulteriore decisione che non calmerà certo gli animi del mondo dell'autotrasporto si è palesata con il decreto Sblocca Italia. Ben 58 milioni di euro sono stati sottratti dalle risorse destinate al settore e a questo intervento si aggiungerà, dall'1 gennaio 2015, il taglio del 15% sul rimborso dell'accisa per il gasolio che sarà, per di più, incrementata di altri 2 centesimi. Decisioni che, da sole, porteranno un incremento medio annuo di 921 euro per automezzo.

Considerando invece i mezzi di portata superiore alle 26 tonnellate, l'aumento arriverà a 1.500 euro circa mentre l'innalzamento dell'accisa di 2 centesimi porterà a oltre 2mila euro l'anno il maggior costo che graverà su ogni automezzo. Questi dati, elaborati dall'ufficio studi della Confcommercio, attestano come ci si stia avviando lungo una strada che porterà a inferire un duro colpo alla competitività del Paese. La decisione non riguarda infatti solo l'autotrasporto, ma tutti gli automezzi superiori alle 7,5 ton., compresi quelli di proprietà delle imprese industriali, commerciali e dell'artigianato. Se solo il 60% delle imprese che operano nei traffici internazionali decidessero di rifornirsi all'estero, dove il prezzo del prodotto diviene più interessante, la perdita per le casse dello Stato supererebbe abbondantemente i 300 milioni l'anno.

Non c'è che dire: un autogol che neppure Comunardo Nicolai, il leggendario e bravo stopper della nazionale degli anni '80, sarebbe mai riuscito a realizzare. Nel frattempo gli autotrasportatori si domandano se le scelte sui tagli si limiteranno a quanto già appreso o se altre "sforbiciate", richieste al dicastero dei Trasporti, si concentreranno ancora prevalentemente sugli operatori dell'autotrasporto. Quali saranno le scelte del governo ancora non è dato sapere, anche perché fino a oggi incontri con chi ha la responsabilità politica non ce ne sono stati. E intanto gli impegni assunti dal ministero dei Trasporti in precedenti riunioni, come quelli sui controlli nei confronti del cabotaggio abusivo, interventi a costo zero, sono stati cassati in sede di Governo. Così non va.

*Paolo Ugge*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "IL GIORNALE" DEL 29 SETTEMBRE 2014

### IMPEGNI PRESI E NON MANTENUTI. E IL SETTORE NE PAGA LO SCOTTO.

Può la soppressione dell'articolo 18 determinare la ripresa nel Paese? E il "caso" scoppiato attorno alla norma che tutela i lavoratori con contratto a tempo indeterminato da possibili licenziamenti illegittimi è solo un paravento (in tempi di contratti indeterminati col contagocce di precarizzazione di massa) dietro il quale nascondere problemi ben più importanti, ma di cui è "meglio" non occuparsi?

In entrambi i casi la risposta è sì. Perché l'articolo 18, causa le interpretazioni della magistratura e il potere del sindacato, è divenuto nel tempo un ostacolo allo sviluppo delle imprese (a partire da quelle dell'autotrasporto che sanno quanto sia miope mantenere in vita la norma quando si possono trovare centinaia di autisti in affitto, in regola, a basso costo); e perché le stesse imprese di trasporto hanno sperimentato come il sindacato spesso rifiuti di affrontare i temi più importanti. Con il risultato di produrre minor occupazione e spalancare le porte alle delocalizzazioni. Gli esempi si sprecano. Uno su tutti: il disinteresse mostrato nell'affiancare le imprese nella battaglia europea per sostenere le norme sui costi della sicurezza del trasporto merci. Eppure sono i lavoratori, in molti casi, a pagarne le conseguenze. Eppure ciò che chiedono le imprese è semplice: avere regole e costi europei applicati.

Se questo qualcuno può rifiutare il confronto? Così si fornisce solo un alibi a chi vuole protestare. L'augurio è che questo non avvenga, anche se i segnali che arrivano dal governo non lasciano presagire nulla di buono. Non mantenere gli impegni assunti, tagliando le risorse già destinate al settore, è inaccettabile. Ora (prima che sia troppo tardi) il governo deve chiarire se veramente intende mantenere il taglio sul rimborso dell'accisa sul gasolio e quello, deciso unilateralmente, dei trasferimenti. Manovre che favoriranno solo i rifornimenti in altri Paesi e il ricorso ai nuovi schiavi del volante proveniente dall'Est.

Lo capiranno i nostri governanti? O preferiranno alzare un altro paravento, parlando magari di un ricatto, del tentativo dell'autotrasporto di mantenere tutto com'è? Sappiano, che quella che sta combattendo l'autotrasporto è una battaglia di sinistra moderna. Come quelle che ama il premier...

*Paolo Ugge*

**LA LUNGA BATTAGLIA DELLE IMPRESE PER ESSERE EUROPEE**

Non v'è dubbio che il cambiamento voluto dal premier Matteo Renzi trovi ampi consensi. Anche per gli operatori del trasporto è così. Il problema è come e con quali tempi. Le imprese di autotrasporto italiane da tempo chiedono di poter divenire "europee" e per questo si battono: per poter essere concorrenziali e lavorare senza necessità di interventi dello Stato. Ma fino ad allora, per non fallire o de localizzare, saranno costrette a mantenere, pur rivedendone le misure, interventi che le allineino ai competitori europei. Il costo del lavoro è fondamentale: la differenza media di 20mila euro l'anno, nel costo di un conducente assunto in Italia rispetto a colleghi con contratti di altri Paesi, è significativa. Ben vengano le nuove norme sul lavoro, purché con una flessibilità reale e senza nuovi costi. Inserire il TFR in busta paga mette a rischio la liquidità delle imprese e non è detto che aiuti i lavoratori. Tagliare la compensazione dell'accisa è altrettanto sconsigliabile, almeno per due motivi: perché metterebbe in ginocchio le imprese che operano nei traffici interni; perché chi potrà rifornirsi nei Paesi esteri lo farà sicuramente e il danno per il fisco nella migliore delle ipotesi sarebbe di poco meno di 1.250 milioni, come stima Confcommercio. In quanto ai trasferimenti alle imprese, è possibile intervenire, ma anche qui con oculatezza. E ridurre i pedaggi autostradali chiedendo lo sconto commerciale ai caselli, come auspica qualcuno, finirebbe per colpire i più deboli, perché verrebbe adottato un sistema che favorirebbe chi fa più passaggi (le imprese più grosse). Con la conseguenza d'incrementare i pedaggi per tutti i cittadini, come avviene dove si applica lo sconto commerciale.

Da ultimo, se nel Job act si prevedono forme di salario minimo garantito, anche per i Co.Co., per dare garanzie ai più deboli, perché il ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, non prevede l'identificazione di parametri di costi incompressibili per garantire la sicurezza sulle strade?

*Paolo Uggè*



**REGOLE EUROPEE PER IL CABOTAGGIO**

Cabotaggio, ovvero il servizio di trasporto da parte di un'impresa nazionale in un altro Stato; futuro della professione dei lavoratori mobili, impiegati nelle imprese di autotrasporto; rilancio dell'intermodalità, spostando sempre più carichi che possano utilizzare diverse strade, dall'asfalto alla rotaia, dal mare al cielo. Sono i temi sui quali una delegazione di Confrtrasporto-Confcommercio ha voluto sensibilizzare i parlamentari italiani della Commissione trasporti del Parlamento europeo. Temi fondamentali in un mercato unico nel quale non ci si confronta con regole identiche e non si può dunque parlare di una sana concorrenza e sui quali Confrtrasporto-Confcommercio hanno ritenuto indispensabile un approfondimento con i nostri esponenti europei, da Salvo Pogliese (FI) a Massimiliano Salini (NCd) a Isabella De Monte (Pd). E quando fosse utile un simile incontro l'hanno dimostrato le richieste di approfondimento rivolte dai parlamentari ai rappresentanti delle due associazioni, rientrati in Italia con l'assicurazione di "un nuovo impegno nel difendere gli interessi delle imprese italiane". Obiettivo raggiungibile solo introducendo regole omogenee.

Se questo non accadrà, il risultato sarà che tutte le imprese strutturate sceglieranno la delocalizzazione o faranno ricorso al personale in affitto. Due temi che rischiano di ripercuotersi sui conti pubblici: se il costo del lavoro è più conveniente in altri Paesi, se l'accisa sul gasolio rende più conveniente l'acquisto all'estero, la scelta delle imprese italiane diventerà inevitabile. E questo si ripercuoterà sia sull'equilibrio del sistema pensionistico, sia sulle entrate fiscali. Sul tema dell'intermodalità Confrtrasporto e Confcommercio hanno infine evidenziato la necessità che vi sia coerenza nelle scelte che il Parlamento europeo si appresta a discutere: consentire la circolazione di TIR da 44 tonnellate significherebbe produrre un incremento di competitività per il trasporto su gomma rispetto alla rotaia che invece si sostiene di voler potenziare. Una contraddizione evidente. E varare aiuti per le autostrade del mare senza aver determinato una maggior permeabilità nelle attività portuali, significherebbe solo uno spreco di risorse.

*Paolo Uggè*

**LE LINEE GUIDA ARRIVATE DA FIUGGI**

Scegliere una strada comune da percorrere insieme per affrontare le grandi sfide che attendono il mercato del trasporto su strada e della logistica. E' questo l'obiettivo dell'incontro organizzato a Fiuggi dai responsabili del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, rimesso in moto dal Governo con la legge di Stabilità 2014, che ha aumentato le competenze in materia di controllo dei requisiti richiesti alle imprese del settore per esercitare la professione, e di verifica della loro attività economica, oltre che del rispetto degli obblighi contributivi e fiscali. Un incontro particolarmente utile al nuovo presidente del Comitato centrale dell'Albo, indicato dal ministro ai Trasporti Maurizio Lupi, per una prima vera full immersion nel mare di problemi da affrontare e per porre le basi del faticoso lavoro che l'attende insieme ai componenti del Comitato. Un lavoro orientato, in particolare, a tutelare gli utenti, che avranno così la certezza d'instaurare un rapporto con un'impresa regolare, evitando così che scatti il principio della responsabilità condivisa applicato ai committenti che ricorrono a imprese non regolare.

Ma l'incontro di Fiuggi ha rappresentato per gli "Stati generali dell'autotrasporto" anche l'occasione per esprimere una prima valutazione sulla legge di Stabilità che ha destinato, stando alle comunicazioni rese note, 250 milioni per il settore. Una decisione che, se confermata, dimostrerebbe come il governo ritenga strategico il comparto.

Nella suddivisione delle provvidenze occorrerà tenere conto delle diverse specificità presenti nell'autotrasporto, dove convivono imprese artigiane e strutturate, nonché delle compatibilità comunitarie.

Ciò che conta è però che si avvii un percorso di crescita necessario per operare nel mercato europeo, crescita che non richiede solo risorse, ma anche normative UE omogenee, indispensabili per poter competere. E decisioni del governo che non vanifichino quanto finanziato con la legge di Stabilità, per esempio tagliando il rimborso sulle accise sul gasolio.

*Paolo Uggè*

**LA SALUTE DEI FARMACI? E' LOGI(STI)CA**

I tempi di trasporto delle merci hanno una grandissima importanza. Ma da soli non bastano ad assicurare l'approvvigionamento al consumatore finale del prodotto desiderato, al momento giusto e nel luogo più comodo.

Ciò che mette insieme questi elementi, associandoli alle esigenze delle imprese produttrici e senza trascurare che tutto avvenga a costi accettabili, è la logistica. Un'attività, tanto complessa quanto indispensabile per lo sviluppo del nostro Paese, sulla quale è necessario investire.

Come ha fatto Dhl, realtà avviata in Italia nel 2004 dal Presidente Eddy De Vita (e che negli ultimi anni ha saputo superare la crisi presentando fatturati in crescita, grazie soprattutto al settore farmaceutico), investendo 30 milioni di euro in un nuovo polo logistico a Pomezia, alle porte di Roma, dove lavorano circa 200 addetti. Una presenza interessante nel centro sud Italia, ancora poco coperto dalla distribuzione specializzata, così come interessante è l'attenzione che è stata dedicata al settore camion, con la possibilità di gestire le spedizioni, soprattutto in ambito farmaceutico, attraverso un campus dedicato. Un nuovo player che potrà favorire lo spostamento dei mezzi verso il centro sud, facendo crescere un settore specializzato come quello farmaceutico da gestirsi secondo le direttive europee sulle buone pratiche di distribuzione per i prodotti medicinali a uso umano, per assicurare qualità e integrità del prodotto durante l'intera filiera del prodotto durante l'intera filiera di distribuzione. Garantendo, in altre parole, sicurezza, tracciabilità e affidabilità, ovvero le condizioni senza le quali è impossibile contrastare il trasporto abusivo di farmaci, con rischio che diventino addirittura pericolosi per la salute, o la loro contraffazione e la vendita attraverso canali non autorizzati. Dall'influenza stagionale alle epidemie epocali, la logistica può rappresentare un importantissimo "antidoto" per la salute dei farmaci, proprio curandone l'approvvigionamento e la consegna.

*Paolo Uggè*

**ORA SI METTA UN FRENO ALL'ILLEGALITA'**

No regole, no parti. Ecco lo slogan (che fa il verso a un noto spot) per una campagna che racconti quale strada devono imboccare trasporto e logistica per far sì che chi rispetta le regole possa lavorare, e chi non le rispetta debba restare a piedi. Un "nuovo corso" di cui si è occupata anche la Cisl: su *Conquiste del lavoro* ha dedicato un servizio, raccontando delle 16mila imprese che hanno chiuso dal 2009 al 2011; delle forme di caporalato sempre più diffuse: dello Stato incapace di fermare l'evasione fiscale e contributiva.

Fotografando così una situazione destinata, senza interventi immediati, a innescare da un lato una bomba sociale per lo squilibrio tra il personale in attività – che assicura la pensione, avanti di questo passo, rischia di perderla – e a ridurre, dall'altro, le entrate fiscali. Spalancando le porte alla criminalità organizzata. E' la pura verità che Confrtrasporto sta denunciando da anni.

Uomini di governo incapaci e superficiali, organizzazioni dei lavoratori interessate a sottoscrivere un contratto, organismi adibiti ai controlli poco motivati hanno contribuito a produrre e mantenere questo scandalo. Confrtrasporto, già cinque anni fa, pose la questione dell'utilizzo improprio del personale in affitto (l'utilizzo di personale dipendente da società interinali estere): i sindacati hanno sempre fatto finta di non capire. E a nulla è servito siglare un protocollo di legalità, firmato dal presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli, e dall'allora ministro dell'Interno, Roberto Maroni, inserendo precisi indicatori della possibile infiltrazione di forme malavitose nel settore. Nessuno degli interventi previsti si è mai realizzato.

E senza risposta sono rimaste anche le richieste di controlli sui costi minimi della sicurezza, che avrebbero potuto portare le prove di comportamenti di dubbia legalità.

Tutte le battaglie combattute a tutela dei lavoratori dove la federazione è stata lasciata colpevolmente sola da chi, invece, continuava a blaterare di lotta alla mafia. Oggi il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, ha la possibilità di cambiare le cose. Se lo farà, Confrtrasporto sarà al suo fianco.

**Paolo Ugge**

**IL GOVERNO E LO SCIOPERO DEL TRASPORTO**

Sottovalutare il rischio di un possibile fermo nazionale dell'autotrasporto, minacciato per dicembre, sarebbe un grave errore. Soprattutto se a compierlo fosse il Governo che, dopo aver dimostrato, nell'incontro avvenuto giovedì tra il ministro ai Trasporti Maurizio Lupi e i rappresentanti delle associazioni, di voler andare incontro alle esigenze della categoria, ora deve dimostrare di voler cambiare davvero passo. Affrontando la questione del ricorso al personale estero e delle forme di delocalizzazione, del recupero dell'accisa e della messa a disposizione delle risorse vecchie e nuove; garantendo il rispetto delle norme di sicurezza; avviando le procedure burocratiche indispensabili a far funzionare il sistema che si regge su un Albo funzionante. Accedendo, finalmente, i motori di quel percorso virtuoso necessario a garantire crescita e legalità, a rendere le imprese nazionali europee e competitive sul mercato globale.

Un pacchetto di riforme senza le quali la decisione pur apprezzabile, di mettere delle risorse economiche a disposizione del settore rischia di essere un intervento isolato. Ma soprattutto riforme che, se non realizzate, obbligheranno il settore a imboccare la strada della protesta. Riformare il mondo dell'autotrasporto oggi non significa solo contenere alcune voci di costo. Significa anche agire per realizzare un sistema che valorizzi le imprese virtuose, escludendo chi opera al di fuori delle regole. Rispetto delle regole, certezze alle imprese di poter competere e crescere, favorendo le integrazioni con il sistema produttivo, attraverso funzioni logistiche che escludano le intermediazioni parassitarie. L'incontro con il Ministro ai Trasporti ha messo in evidenza queste esigenze e il mondo dell'autotrasporto sarà lieto di veder realizzato quanto il Ministero stesso ha ipotizzato. A patto che avvenga subito, perché i tempi sono stretti e in gioco c'è il futuro di molte imprese. Ed è per questo che, pur apprezzando le intenzioni, il dovere di tutelare gli operatori e la ristrettezza di tempi costringeranno l'Unatras a intensificare l'ascolto degli operatori stessi e ad assumere iniziative di pressione per il rispetto degli impegni.

*Paolo Uggè*

**MIGLIORIAMO IL CODICE DELLA STRADA**

Il Disegno di legge delega sulla riforma del Codice della strada è giunto all'esame della Commissione Lavori Pubblici del Senato, compiendo un importante passo verso una possibile svolta storica per il sistema della mobilità nazionale, per conseguire assetti più efficienti e moderni. Il testo contiene molti principi condivisibili, ma anche lacune e passaggi critici. Tra questi il "capitolo" *car pooling*, vale a dire l'uso condiviso delle auto private, che rischia alimentare l'abusivismo nel settore del trasporto persone affidato a tassisti e società di noleggio con conducente, con inevitabili ricadute negative sulla sicurezza stradale. Un'App potrebbe trasformare di fatto in un "autista" qualunque privato cittadino (senza saper se è un bravo o un pessimo conducente) che si offre di trasportare con la sua auto chi volesse compiere con lui uno stesso tragitto.

La tutela dell'ambiente e lo sviluppo della mobilità urbana non possono prescindere dal rispetto delle prescrizioni tecniche e della capacità professionale che sono giustamente richieste a chi assume l'obbligo di trasportare sui propri mezzi persone terze, a tutela della sicurezza di queste ultime. E nessuno strumento tecnologico può diventare una scorciatoia. D'altra parte, la lotta all'abusivismo rappresenta la priorità del tavolo tecnico avviato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sui settori Taxi e Ncc.

Servizio quest'ultimo per il quale la riforma dovrà prevedere l'abrogazione della disciplina, più volte denunciata dall'Antitrust perché discriminatoria, che obbliga ciascun veicolo a tornare, al termine di un servizio, nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione Ncc, prima di poterne svolgere un altro. Occorre poi attribuire alle Regioni, e non ai Comuni, la competenza sulle autorizzazioni; prevedere l'introduzione di targhe su fondo colorato; introdurre una chiara definizione del cosiddetto trasporto di cortesia, che precisi come questo deve restare un "servizio non remunerato" e, infine prevedere l'iscrizione obbligatoria delle imprese di Ncc a un Registro elettronico nazionale sull'esempio di quanto avviene nel trasporto merci e per gli autobus.

*Paolo Uggè*

**REGOLE CHIARE PER LE IMPRESE VIRTUOSE**

La Legge di Stabilità, tema al centro della vita politica della settimana, rappresenta un momento decisivo anche per il futuro delle imprese di autotrasporto, toccate direttamente da diverse norme in discussione in queste ore. L'accordo sottoscritto tra le associazioni di categoria e il ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, prevede risorse per il settore, ridotte rispetto al precedente anno, oltre ad alcune norme che riguardano i rapporti tra committenti e vettori, norme per le quali, dopo la recente sentenza della Corte di giustizia europea sui costi minimi per la sicurezza del trasporto merci, sono necessarie delle modifiche per evitare l'avvio di procedura d'infrazione della Commissione sulla concorrenza.

Già nel decreto "Sblocca Italia" alcune misure (con la rimodulazione dei compiti dell'Albo dell'autotrasporto, la lette alle norme di cabotaggio abusivo e le disposizioni per escludere dal settore ogni impresa legata alla malavita organizzata) sono state approvate. E di questo va dato atto al Ministro, dal quale il settore si aspetta, però, un ulteriore passo in avanti: l'introduzione di un sistema grazie al quale le imprese virtuose possano operare liberamente in un mercato la cui attività sia regolata da poche e chiare regole. A partire dal rispetto di quelle sulla sicurezza sociale e della circolazione che dal 2010 a oggi hanno favorito, come confermano le statistiche Aci-Istat, la riduzione di incidenti mortali che hanno visti coinvolti i mezzi pesanti.

Su questo capito. Caldissimo, le proposte presentata del Ministro Lupi, che non potevano non recepire la sentenza europea, non hanno soddisfatto pienamente tutte le parti interessate, ma quando gli interessi sono opposti è automatico che la mediazione susciti insoddisfazioni. Cosa che non sarebbe accaduta se le parti avessero trovato, prima della sentenza, soluzioni condivise, come Lupi aveva del resto sollecitato più volte. Forse se le imprese produttive e del trasporto avessero scelto la strada col confronto diretto, senza la presenza d'intermediari, il risultato avrebbe potuto essere più conveniente per entrambe le parti.

Così non è stato. Chissà che non possa servire da esempio per il futuro. L'importante, oggi, è che la soluzione individuata dal ministro eviti possibili procedure d'infrazione. Cosa accadrà poi? Confrapporto non può che rinviare ogni valutazione a legge approvata e solo dopo anche gli altri impegni assunti saranno stati realizzati.

*Paolo Uggè*

**SERVONO REGOLE CONTRO LA MALAVITA NEI TRASPORTI**

“La concorrenza sleale di chi non rispetta le regole, che si può tradurre in una sola parola, illegalità, produce al Paese un danno che “vale” 26 miliardi di euro l’anno”. Lo ha affermato il presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli, aprendo a Roma i lavori di “Legalità, mi piace”, la giornata organizzata per fare un bilancio delle attività criminali che gravano sulle imprese del terziario di mercato.

Il mancato rispetto delle regole è stato ripetutamente denunciato in passato da Confraspporto che, proprio al fianco di Confcommercio, è stata la prima organizzazione del trasporto a firmare un protocollo di intesa per individuare le presenze malavitose nel settore.

Una battaglia nella quale Confraspporto non intende indietreggiare di uno solo passo. Ma per vincerla servono alleati altrettanto decisi. Lo Stato deve operare nella formazione delle leggi e non attraverso richiami utili solo a ottenere visibilità sulla stampa, per poi depotenziare quanto si cerca d’introdurre nell’ordinamento giuridico. E’ successo con la proposta del Ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, d’introdurre nuove regole nell’autotrasporto. Negli ultimi sei mesi il 63% delle imprese di autotrasporto ha visto diminuire i propri ricavi e il 53% ha subito ritardi nei tempi di pagamento, denunciando (71% delle imprese) un peggioramento economico. In queste condizioni, senza regole, la criminalità trova davanti vere e proprie autostrade. Ecco perché nella battaglia sul rispetto delle regole per la legalità nessuno può tirarsi indietro.

*Paolo Uggè*



**TRASPORTI PIU' SICURI ANCHE PER I FARMACI**

Cosa accomuna il mancato rispetto dei costi minimi per la sicurezza del trasporto di una merce con la violazione delle regole per il trasporto dei farmaci? Che nesso esiste tra la sicurezza stradale e quella sanitaria? Le risposte potrebbero essere diverse, ma ce n'è una in particolare che lascia esterrefatti: il silenzio in cui sono caduti i ripetuti appelli affinché lo Stato garantisse davvero il diritto alla sicurezza. Sulle strade così come di fronte ad una malattia.

Facendo rispettare, da una parte, una legge introdotta nel 2010 (sui costi minimi) che, guarda caso, proprio a partire da quella data, ha visto registrare una netta riduzione di incidenti mortali con mezzi pesanti; dall'altra la legge che prevede di far viaggiare i medicinali a una temperatura tra i 2 e gli 8 gradi e non esposti invece ai 40 gradi come denunciato da diversi esponenti della Fai, che dalla Lombardia fino alla Sicilia hanno raccontato di aver visto intere sacche di farmaci abbandonate nei bagagliai in agosto.

C'è un possibile nesso tra il fatto che un camion viaggi con gomme lisce, pastiglie dei freni usurate, con al volante un extra comunitario assoldato per pochi euro per guidare fino allo sfinimento e il rischio che gli incidenti crescano esponenzialmente? Sicuramente sì.

Come c'è un nesso tra il fatto che fiale o pastiglie viaggino a una temperatura di 30 gradi superiore a quanto dovrebbe accadere e il fatto che perdano ogni proprietà curativa e magari diventino pericolose. Intervenire non è difficile. Per i farmaci, ad esempio, basterebbe poco: un microchip, per controllare la temperatura sui furgoni del trasporto, e farmacisti scrupolosi che, alla consegna, verificchino che tutto sia in regola.

*Paolo Uggè*

**SUBITO REGOLE PER IL TRASPORTO**

La gente crede sempre meno ai politici (come dimostra l'astensionismo ai seggi)? Forse accade perché i politici si preoccupano sempre meno dei problemi della gente. Problemi a volte gravissimi, come quello del trasporto abusivo di farmaci, che spesso non vengono consegnati alle farmacie dopo aver viaggiato a temperatura regolata come prevede la legge, bensì su auto normali, magari abbandonati sotto il sole. Col rischio di diventare, nel migliore dei casi, acqua o, nel peggiore, un pericolo. Un allarme gravissimo, lanciato ripetutamente da FAI Conftrasporto e da Confcommercio, ma caduto nel vuoto.

Un silenzio preoccupante quello del ministero della Salute e altrettanto preoccupante sarebbe se il Ministro restasse ritto anche di fronte all'allarme sul trasporto fuori legge di prodotti alimentari, che dovrebbe avere garantita la stessa attenzione nei controlli per combattere chi sacrifica ogni forma di sicurezza per il guadagno. Lunedì 8 dicembre a Desenzano del Garda, durante un controllo della Polstrada, è stato accertato che un carico di pesce congelato non era trasportato alla temperatura dovuta.

Tali casi dimostrano quanto sia necessario che il trasporto merci avvenga con regole precise. La garanzia che questo accada può derivare solo da controlli efficaci e da normative che coinvolgano nella responsabilità tutti coloro che concorrono a realizzare un trasporto. In questi giorni al Senato si discute la legge di Stabilità dove sono state inserite norme per il rispetto delle regole sulla sicurezza. Il governo è d'accordo, ma chi ha avanzato proposte che viaggiano contromano, proponendo l'eliminazione di passaggi indispensabili per tutelare la sicurezza sulle strade. Forse, per riacquistare credibilità, ai politici basterebbe comprendere che la sicurezza dei cittadini è un bene primario.

*Paolo Ugge*

**L'AREA DI TRIESTE CARTA VINCENTE**

L'hanno ribattezzata la nuova via della seta: è il percorso seguito dal collegamento ferroviario tra Cina orientale e Spagna che in 21 giorni è in grado di trasferire 70 container dal polo industriale di Yiwu a Madrid. Un nuovo capitolo dei trasporti internazionali che l'Italia dovrebbe studiare per capire quali collegamenti scegliere per affrontare il futuro. Se il fattore tempo sembra infatti giocare a tutto vantaggio del treno, per quanto riguarda la quantità di container trasportati, la rotaia "parte" nettamente sfavorita rispetto ai giganti del mare, capaci di moltiplicare il numero di merci e dividere il costo di trasporto.

Per l'Italia, Paese circondato dall'acqua, restano dunque le "le autostrada del mare" il percorso migliore? La risposta appare scontata, ma questo provoca nuove domande. Puntare su porti regionali o su porti strategici? E come assicurare nei nostri scali lavorazione delle merci e processi logistici in tempi rapidi, in modo da attrarre le grandi flotte mondiali che, puntando sull'Italia anziché sul Nord Europa, risparmierebbe sette giorni di navigazione? Non sfruttare questo vantaggio naturale (che l'Italia ha sempre annegato in un mare di burocrazia) sarebbe un errore madornale. Per non compierlo serve soprattutto una cosa: realizzare una nuova e funzionale retroportualità, vero assetto vincente. Sfruttare l'area di Trieste per collegarsi ai mercati nel Nord Europa può essere l'occasione per un grande sviluppo. Perché questo accada occorre, però, un progetto di sistema: il governo nomini allora dei manager capaci, dotandoli di poteri e responsabilità sugli obiettivi. Scegliendo la competenza e non la necessità di ricollocare politici incapaci. E se infischi delle proteste dei movimenti che vietano il dragaggio nei porti.

*Paolo Ugge*

**AVERE UN'APP SUL CELLULARE NON RENDE TRASPORTATORI**

Esiste una legge che disciplina l'attività del noleggio con conducente. E' la legge 21/92, emanata per garantire ai cittadini che al volante ci siano dei professionisti della guida.

Eppure c'è una società che, mettendo in collegamento diretto passeggeri e autisti grazie a un'App scaricabile dal cellulare, rischia di "sorpassare" questa legge. E lo fa da tempo senza che il Governo intervenga, creando i presupposti perché chiunque si senta autorizzato a esercitare questa attività in modo abusivo, senza dover dimostrare la perizia e la professionalità richiesta per legge. A rischio della sicurezza dei passeggeri. E, come non bastasse, questa società, la Uber, sembrerebbe intenzionata a estendere i propri servizi anche al trasporto merci, con rischi altrettanto evidenti.

A chi verrebbe affidata la merce? A chiunque decidesse di "diventare" autotrasportatore" grazie a un'App? E questi nuovi "trasportatori" come potrebbero fornire le garanzie che un professionista del trasporto è chiamato ad assicurare, dimostrando non solo la propria capacità professionale ma anche l'onorabilità e la capacità finanziaria necessaria per consentire il risarcimento di eventuali danni?

Ultimamente alcune autorità locali sembrano aver compreso il pericolo, procedendo, là dove sia stata constatata la mancanza dell'abilitazione professionale, al sequestro delle vetture e dell'applicazione delle sanzioni.

Ma i responsabili di Uber sembrano decisi a continuare a sfidare le regole, forse "forti" del fatto che il Governo appare invece "debole" e incapace d'intervenire.

Una debolezza dimostrata, del resto, anche non intervenendo per cancellare la norma per la quale ogni noleggiatore dovrebbe far rientrare in sede qualsiasi vettura prima che questa possa effettuare un nuovo servizio. Impedendo, per esempio, a chi ha trasportato un cliente da Milano a Roma di caricarne un altro nella capitale e riportarlo a Milano.

Due realtà imbarazzanti. L'Italia vorrà continuare a mantenerle fino a "esporle" all'Expo?

*Paolo Ugge*