

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 06 gennaio 2015

Sono in arrivo le nuove norme sulla sicurezza dei trasporti

La Legge di Stabilità 2015 ha definito questioni importanti per il settore dell'autotrasporto: ha confermato il trasferimento di 250 milioni di euro l'anno; ha definito un calendario dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti che assicura più competitività alle imprese; ha evitato il taglio della compensazione sull'accisa per il carburante per i veicoli meno inquinanti (offrendo un motivo in più ai possessori di 170mila autoveicoli Euro 0, 1 o 2, che non potranno usufruire della compensazione, per acquistare automezzi "puliti"); ha modificato, dopo la sentenza della Corte di giustizia europea, le norme sui costi minimi per la sicurezza del trasporto delle merci.

Novità importanti che a brevissimo potranno fornire un prezioso contributo, non solo per garantire maggior competitività alle imprese, ma anche più sicurezza per tutti sulle strade. Nelle prossime settimane sono già previste, infatti, sia la ripartizione delle risorse, sia la realizzazione delle iniziative indispensabili per far sì che l'Albo dell'autotrasporto, organismo ministeriale, diventi il mezzo attraverso il quale garantire la legalità e il rispetto delle regole per le imprese di autotrasporto.

Questo grazie a norme che, pur mantenendo ferma la libertà delle parti di definire i propri rapporti economici per le prestazioni di trasporto, impongono di fare riferimento al "principio di adeguatezza dei corrispettivi alle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione" che verrà reso pubblico dal ministero dei Trasporti attraverso il proprio sito Internet, e a norme che contemporaneamente, rafforzano il principio delle responsabilità condivisa tra i soggetti che concorrono a effettuare una prestazione di trasporto.

Con la possibilità di verificare il rispetto delle regole su tutta la filiera e di poter agire direttamente per il riconoscimento dei propri diritti nei casi in cui le regole non fossero rispettate. Norme che tutti, ora, devono impegnarsi a rispettare e far rispettare.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 13 gennaio 2015

Sonno e malattie via a campagna di prevenzione

Il sonno è un fattore importantissimo per chi guida, considerato lo strettissimo rapporto che esiste fra l'essere ben riposati e poter contare su riflessi più veloci possibili in caso di emergenza al volante. Per questo assume una grande importanza la direttiva che prevede un esame approfondito, prima del rilascio o rinnovo della patente, laddove vi sia il sospetto della presenza di apnee ostruttive notturne.

Una disposizione che dovrà essere recepita entro fine anno e che si pone l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale contrastando una "malattia" in grado d'incidere pesantemente sul sonno. Un pericolo ben più grave di quanto si possa comunemente immaginare, visto che il 25 per cento circa degli incidenti stradali è causa proprio da sonnolenza alla guida (con un costo sociale pari a 850 milioni di euro all'anno), come confermano gli studi illustrati dal Professor Sergio Garbarino, ricercatore al Dipartimento di neurologia dell'Università di Genova e rappresentante per l'Italia ai lavori della Commissione Europea preposta ad approfondire il tema, in un'intervista alla rivista "Tir".

Un problema serissimo che riguarda l'intero mondo dei conducenti, ma che diventa ancor più importante per i cosiddetti professionisti della strada: autotrasportatori, conducenti di pullman e taxi. Un tema talmente rilevante da spingere Confrasperto a proporre al Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori di divenire uno dei protagonisti di questa nuova campagna a favore della sicurezza che venerdì 22 gennaio farà tappa all'ospedale veronese di Negrar, dove i responsabili dell'associazione InFormaSonno, presieduta dal dottor Gianluca Rossato, mostreranno tutti i rischi che le patologie del sonno possono causare una volta seduti al volante.

Fornendo numeri (nel solo Veneto il problema interessa circa un milione di persone) che non possono lasciare insensibile nessuno.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 20 gennaio 2015

Quei sotterfugi della Germania

Una norma socialmente avanzata? Di sicuro utile a mettere fuori mercato la concorrenza di autotrasportatori di altri Paesi. E' quella che obbliga le imprese straniere i cui mezzi effettuino trasporti sul territorio tedesco a inoltrare a un ufficio di Colonia un documento, in tedesco, con i dati anagrafici del conducente; l'inizio e la durata della prestazione di trasporto; il luogo dover risulti depositata la documentazione comprovante il rispetto del salario minimo pari a 8,50 euro l'ora.

Una nuova disposizione, all'esame degli organismi europei per verificarne la compatibilità, che nell'affermare un costo minimo vuole anche combattere la distorsione della concorrenza che deriva dall'utilizzo di conducenti "in affitto" provenienti da Paesi dove il costo del lavoro risulta inferiore.

Un fenomeno presente anche in Italia e destinato a moltiplicarsi a ogni *new entry* in Europa. La decisione dal sapore protezionistico, adottata dalla Germania e applicata dai suoi addetti ai controlli, sta determinando però non pochi problemi alle imprese straniere. Compresa le italiane, che si aspettano uno stop da parte dell'Ue a tale tentativo che, unito a quello che prevede il pedaggio sui tratti autostradali solo per i veicoli di altri Paesi, dimostra lo spirito con cui la Germania si rapporta con la Comunità. Ma anche perché, se approvata, confermerebbe l'utilizzo di due pesi e due misure da parte dell'Europa nei confronti di Germania e Italia, dove alcuni mesi fa sono stati contestati i costi minimi della sicurezza. Se la proposta tedesca avesse invece l'ok, anche l'Italia potrebbe comunque seguire la stessa strada. Aiuterebbe le sue imprese e darebbe un segnale forte agli eurocrati comunitari.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 27 gennaio 2015

Ora occorre più sicurezza

Più furti, più abusivismo, ma anche più estorsioni: la crisi ha peggiorato i livelli di sicurezza nell'autotrasporto, come testimoniano i risultati di un'indagine realizzata da Confcommercio con Gfk Eurisko. E se appare drammatico il dato secondo il quale oltre la metà delle imprese ha denunciato furti (il 65%) e casi di abusivismo (il 54%), ugualmente allarmante è il numero, anche se ben inferiore, di imprenditori, sei su cento, che hanno dichiarato di aver subito intimidazioni con finalità estorsiva.

Minacce che si manifestano soprattutto sotto forma di pressioni psicologiche (62%) ma che spesso (44%) sono accompagnate da episodi di danneggiamenti. La richiesta estorsiva è soddisfatta più spesso con la consegna di merci (nel 64% dei casi) che con denaro (36%). La diretta conseguenza è una domanda sempre più forte di maggior protezione sul territorio, assicurata dalle forze dell'ordine, e di certezza della pena. Solo il 17% degli intervistati ritiene infatti che gli organismi di controllo garantiscono il rispetto delle regole.

Dati importanti che dimostrano come vi sia la necessità d'intervenire con maggior attenzione e come il protocollo di legalità sottoscritto da Conftrasporto Confcommercio con il Ministero dell'Interno indicasse la strada giusta per tutelare chi lavora da chi è solo un delinquente.

Una richiesta di legalità (che deriva dal rispetto delle regole e che è appena stata ribadita nella Legge di Stabilità) alla quale il Governo non può più rispondere con normative di cui non è in grado di garantire l'attuazione.

L'Albo degli autotrasportatori è lo strumento, indicato dalla legge per favorire i controlli e contrastare i fenomeni malavitosi.

Si tratta solo di farlo funzionare. Come? Conftrasporto l'ha spiegato chiaramente attraverso un'azione comune dei corpi intermedi, della pubblica amministrazione e delle forze politiche.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 3 febbraio 2015

La crisi dell'ILVA lascia in riserva l'autotrasporto

La crisi dell'Ilva ha coinvolto pesantemente anche molti operatori del mondo del trasporto che per mesi hanno assicurato la movimentazione delle merci nonostante le gravissime difficoltà causate dal dover sostenere i costi senza ricevere alcun corrispettivo. Migliaia di viaggi garantiti da imprese che hanno pagato stipendi e contributi ai dipendenti e che hanno dovuto versare l'IVA sulle fatture nonostante non fossero onorate. Dimostrando, con i fatti, la volontà di condividere i sacrifici pur di evitare che il gruppo siderurgico, già in crisi finanziaria, dovesse sospendere le consegne, nella consapevolezza che se le merci restano sui piazzali l'impresa chiude. Come è stata ripagata questa disponibilità? Con poco o nulla.

Con decreto del 5 gennaio 2015 sono state estese all'ILVA le procedure previste dalla legge Marzano, provvedimento che contiene "disposizioni urgenti per l'esercizio di imprese di interesse strategico nazionale in crisi", ma nessuna soluzione per affrontare le criticità dell'indotto e in particolare delle imprese di autotrasporto, assolutamente essenziali (e se qualcuno lo nega è da interdire) all'impresa produttiva.

I rappresentanti di FAI Confrtrasporto hanno fatto presente in diversi incontri ai dirigenti dell'ILVA come molti operatori fossero ormai al limite e altri costretti addirittura a sospendere i servizi di trasporto dopo che i rivenditori di carburante si erano rifiutati di rifornire di gasolio i loro automezzi, chiedendo di rientrare rispetto alle dilazioni concesse sui tempi di pagamento.

E' stata anche effettuata qualche azione dimostrativa. Con risultato che alcuni emendamenti interrogazioni sono stati presentati e che il ministero per lo Sviluppo economico ha convocato un incontro, che non ha però prodotto risultati.

E ora sono molti gli operatori che chiedono a gran voce alle associazioni di scendere sul piede di guerra...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 10 febbraio 2015

Sulla logistica dei porti serve chiarezza

Per perdere tempo e non decidere nulla, l'Italia ha spesso utilizzato una strada: nominare una commissione. Magari con un grande convegno finale nel quale chiunque poteva prendere la parola. Con un solo vero obiettivo: fornire al politico di turno l'alibi per poter procedere come più gli aggradava. Così è stato anche per i Piani generali dei trasporti. Solo il Piano della logistica del 2005 era stato il risultato di un patto condiviso dalle parti sociali. Poi più nulla.

Ora siamo tornati all'antico, come conferma la riunione degli "stati generali" convocata ieri a Roma per presentare le "rotte" indicate da un comitato di esperti in un nuovo documento sul Piano della logistica dei porti. Piano tracciata ancora una volta dimenticando che la logistica è un quadro globale che mette a sistema le diverse modalità di trasporto e le integra con la filiera della produzione e che, come tale, va esaminato.

I porti rappresentano una pedina sulla scacchiera del sistema logistico da scegliere secondo la capacità (dai fondali ai collegamenti internazionali, che sono criteri essenziali) e non perché puntano ad aumentare gli spazi per movimentare i container, già oggi più che sufficienti, ma piuttosto perché seguono i principi europei in materia di servizi tecnico nautici e per chi sbarca, di rispetto della sicurezza, di spazi per gestire le autostrade del mare.

Tutto questo non è emerso con chiarezza nel convegno degli "stati generali" al quale le parti interessate sono state invitate per presentare le proprie osservazioni alle nuove linee guida per la logistica dei porti. Osservazioni da valutare entro quattro giorni dal ricevimento di quattro sintetici fogli riassuntivi del nuovo piano e da esporre, al convegno, in cinque minuti: il vero obiettivo era far fumo e lasciare ai politici la decisione su un "arresto già pronto"?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 17 febbraio 2015

ILVA, trasportatori ormai esasperati

Con una lettera aperta a tutta pagina pubblicata una settimana fa su "Il Giornale" le associazioni dell'autotrasporto hanno chiesto al premier d'intervenire sul caso ILVA e sul mancato pagamento, per milioni, a imprese di trasporto che lavorano per il gruppo siderurgico. Una richiesta d'intervento immediato, prima che fosse troppo tardi; un Sos lanciato a nome di centinaia di imprenditori sull'orlo del fallimento e di migliaia di dipendenti sull'orlo del licenziamento per colpa dell'ILVA. Nessuno ha risposto. E le notizie che giungono dal Senato non lasciano presagire nulla di buono: il ministero dell'Economia sembra infatti contrario a una sospensione del versamento dei contributi e dell'Iva per le aziende coinvolte e che non sono più in grado di proseguire l'attività come invece vorrebbero, con senso di responsabilità, per non lasciare l'Ilva senza rifornimenti, ben sapendo che lo spegnimento degli altiforni provocherebbe la definitiva chiusura della produzione. Hanno compreso i burocrati ministeriali l'entità irreparabile del danno che si determinerebbe? E sanno che le imprese di trasporto hanno versato fino ad oggi, oltre a contributi e salari, anche l'Iva senza percepire i pagamenti?

E tutto questo mentre l'Ilva vende i prodotti franco partenza incassando il corrispettivo per i trasporti ma guardandosi bene dal girarli a chi di dovere? Quanto potrà restare ancora disinnescata la protesta più dura? L'incontro tra le associazioni di venerdì lascia prevedere il pericolo di iniziative spontanee e incontrollate. C'è persino chi si è domandato se il vero obiettivo non sia far morire l'Ilva, "usando" i trasportatori per il colpo di grazia. Se così non è il Governo lo dimostri, adottando soluzioni ragionevoli utilizzate in passato per altri casi: la compensazione dei crediti, la prededucibilità, lo strumento del fondo di garanzia. Il Governo vuole invece continuare a fare come Ponzio Pilato? Poi non dica di non essere stato avvisato.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 25 febbraio 2015

Senza l'autotrasporto la siderurgia sarebbe ko

Dopo mesi di mancati pagamenti, di mancate risposte, di crescente mancanza di fiducia, una decisione finalmente positiva è giunta a rasserenare le numerose imprese di autotrasporto che per mesi, con grande responsabilità, hanno assicurato il carico e la consegna dei prodotti del gruppo siderurgico Ilva nonostante le fatture non saldate: l'inserimento delle imprese di autotrasporto tra i creditori prededucibili. Un riconoscimento che dà buone garanzie per i crediti maturati e che va ad aggiungersi ad altre due decisioni importanti per assicurare ossigeno alle aziende messe in seria difficoltà dal gruppo siderurgico: la sospensione del pagamento dei contributi salariali e la possibilità di ricorrere ad un nuovo fono. E' vero, resta la definizione dei rapporti tra i commissari della nuova Ilva e i singoli imprenditori che hanno problemi di natura finanziaria, tema che sarà affrontato proprio in queste ore in un incontro convocato con l'obiettivo di completare il cammino positivo fino qui percorso fra mille difficoltà. Non era certo facile, infatti, ottenere risposte positive, ma la determinazione con la quale le federazioni responsabili hanno seguito la vertenza che gli operatori hanno da tempo avviato nei confronti dell'Ilva e la fermezza con la quale questi ultimi hanno difeso i loro diritti ha consentito di giungere a un risultato che ricorda quello già ottenuto nel passato nella vicenda Parmalat. Tutto questo grazie anche al ruolo svolto dal Ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, il quale, pur non direttamente coinvolto nella vertenza, si è impegnato all'interno del Governo per vincere perplessità di chi non aveva compresa un fatto solare: ovvero, che, senza l'autotrasporto, l'Ilva sarebbe stata condannata a morte. A cosa serve infatti produrre per poi accatastare la merce nei piazzali senza distribuirla? I prodotti debbono raggiungere i mercati: sin caso contrario rappresentato solo un costo che non produce introiti.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 04 marzo 2015

Un altro punto a favore della sicurezza

Dopo il pronunciamento della Corte di giustizia europea che si è espressa sulla compatibilità della norme introdotte dal Parlamento italiano sui costi della sicurezza per il trasporto merci, i giudici del Tar del Lazio hanno ribadito il principio, peraltro già riconosciuto più volte da sentenze della giustizia europea, "che solo i pubblici organismi possono essere titolati a introdurre limitazioni in nome del bene collettivo". E proprio a questo principio sembra essersi attenuto il Tar del Lazio che, respingendo la richiesta di annullamento dei costi della sicurezza definiti dal ministero, ha ritenuto "di escludere l'effetto caducante (ovvero privato di efficacia giuridica) sui provvedimenti adottati dal ministro dopo l'attribuzione a quest'ultimo delle competenze precedentemente spettanti all'Osservatorio".

Questo significa che fino al 1 gennaio 2015, data di entrata in vigore della legge di Stabilità con la quale il Governo ha modificato le norme preesistenti, i costi della sicurezza hanno conservato la loro validità. Ora non resta che attendere il pronunciamento della Corte Costituzionale che peraltro, affrontando in passato la compatibilità con i principi costituzionali delle tariffe obbligatorie, normativa più cogente rispetto a quella dei costi della sicurezza, ne aveva già riconosciuto la legittimità.

Cosa potranno fare nel frattempo coloro che avevano presentato ricorso al TAR? Cercheranno di mettere in discussione il principio che riguarda la sicurezza dei cittadini? Domanda da cui ne derivano immediatamente altre due: può davvero essere compatibile una normativa che introduca limiti alla concorrenza in nome della sicurezza? E può lo Stato per questo prevedere limiti per garantire il rispetto delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione e nei rapporti contrattuali? Già in passato i giudici amministrativi hanno annullato deroghe alla circolazione dei mezzi pesanti in forza al principio che la sicurezza è valore indisponibile che supera gli interessi economici.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" dell'11 marzo 2015

Regole chiare anche per Uber

Può un tassista accettare una prenotazione via radio taxi o raccogliere dei clienti lungo le strade? E può un noleggiatore di auto con conducente ricevere la richiesta di effettuare un nuovo servizio mentre sta viaggiando e non mentre si trova nella propria sede? Entrambe le risposte sono negative. Ma nonostante le norme definiscano come debba realizzarsi sia l'attività di taxi sia quella degli NCC, non è certo fuori luogo affermare che entrambe le categorie operano al limite della legge. Una situazione "border line" e di incertezza nella quale non ha faticato a trovare una facile scorciatoia Uber, la compagnia che consente di prenotare una macchina con conducente grazie ad un'app e che proprio grazie al sistema informatico ha trovato nuovi spazi e consensi. Esercitare l'attività di trasporto professionale senza i requisiti è contrario alla legge, ma ad aiutare Uber a farsi strada sul mercato ha contribuito proprio lo stato di incertezza determinato da sempre più colpevole silenzio del Governo, forse in attesa che sia l'Autorità dei trasporti, che sulla vicenda ha avviato un'indagine, a togliere le castagne dal fuoco, magari con un pronunciamento a favore dell'annullamento di restrizioni ridicole e costose per tutti...

Un silenzio che oggi va sostituito con risposte chiare a domande ben precise: Uber, che è solo un'applicazione tecnologica e non un professionista, può fatturare le prestazioni di trasporto? E non sarebbe costretto consentire a Uber di operare solo con un proprio personale e con auto di proprietà? Perché, in caso contrario, agirebbe come intermediario, non occasionale, e si dovrebbe dunque attenere alle regole di quell'attività.

Quello che oggi il governo deve dire è se è in grado di consentire ai tassisti di poter esercitare la propria attività senza subire la concorrenza sleale di noleggiatori abusivi e se i noleggiatori abusivi e se i noleggiatori potranno lavorare senza vincoli anacronistici, antieconomici e demenziali.

Risposte che il governo potrebbe facilmente dare se solo provasse a leggere le proposte che Confrtrasporto-Confercommercio ha presentato da tempo. Senza avere risposta...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 18 marzo 2015

Pene certe per chi uccide al volante

Esiste una differenza se a investire e uccidere una persona è stato un conducente ubriaco o sotto l'effetto di droga, oppure uno che ststa guidando a tutta velocità mettendo in pericolo la sicurezza altrui? Un conducente che sorpassa dove non esiste visibilità o che attraversa un incrocio col semaforo rosso e ammazza una persona è forse meno colpevole? Bastano queste poche domande per dimostrare quanto delicata sia la questione dell'introduzione del reato di omicidio stradale. Una delicatezza testimoniata sia dalla recente sentenza della Cassazione (secondo la quale con le leggi attuali il dolo eventuale per morti provocate da comportamenti altamente pericolosi alla guida è inapplicabile), sia dal fatto che, nonostante dal febbraio 2014 il premier, Matteo Renzi, avesse dato per certa l'introduzione dell'omicidio stradale, nulla è stato fatto. Con un dibattito in Parlamento che procede a rilento.

Ma chi governa un Paese può davvero fermarsi quando in gioco ci sono delle vite umane? Perché non provare a copiare soluzioni in vigore in altri Paesi adattandole al nostro ordinamento? E' possibile che in tutto questo tempo non si sia trovata una soluzione giuridica per introdurre una norma certa? E' possibile con non si possa impedire che una condanna a 21 anni come quella inflitta in primo grado e in appello a Torino all'imprenditore albanese che aveva percorso la A26 contromano uccidendo quattro ragazzi francesi, venga cancellata come se nulla fosse successo? Perché non agire sulle sanzioni accessorie in relazione al danno determinato a persone o cose e che colpiscano anche il patrimonio? Non far nulla significa solo fare propaganda, dimenticando che il valore della vita umana è superiore a qualsiasi altro. Come del resto fanno anche quei giudici che non riconoscono i costi minimi della sicurezza per l'autotrasporto, evidentemente meno importanti delle esigenze di mercato.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 25 marzo 2015

Prima le strategie e poi le opere

Chi, senza aver ancora deciso dove andare, sceglierebbe il mezzo per compiere il viaggio? Nessuno. E allora, perché dovrebbe farlo la politica? Di questa riflessione dovrebbe tener conto il premier Matteo Renzi che, parlando nei giorni scorsi di "ritorno dell'assunzione di responsabilità della politica che ha il dovere di decidere", ha ribadito un concetto fondamentale, che ci auguriamo trovi conferma con la scelta del nuovo Ministro dei Trasporti, in sostituzione del dimissionario Maurizio Lupi. Un concetto che impone di stabilire come priorità il traguardo da raggiungere, ovvero una politica dei trasporti che torni ad avere la prevalenza, decidendo prima le scelte strategiche necessarie allo sviluppo del Paese e poi le opere necessarie a realizzare il disegno. Invertendo così la scelta attuata da anni dai vari esecutivi che si sono occupati della realizzazione di opere pubbliche senza avere un disegno d'insieme degli obiettivi da raggiungere.

Definito questo, compito che appartiene alla politica, concentrarsi sui controlli per assicurare la trasparenza nella realizzazione delle opere diventerà più semplice. A patto d'impedire che venga lasciato a chi ha ruoli esecutivi il compito d'individuare quali opere debbano avere la preminenza: la struttura tecnica di missione (non a caso è così definita) deve solo occuparsi che le opere siano in linea con le scelte politiche, non deve influenzarle. Ed è proprio questa impostazione sbagliata che ha generato in passato macroscopici errori. Come il protocollo trasporti delle Alpi, per effetto del quale si vieta al nostro governo di scegliere, in relazione alle proprie necessità e interessi, la realizzazione di nuove infrastrutture. Come potrebbe essere il traforo del Mortirolo, opera che darebbe una risposta all'economia di Valtellina e Val Camonica, togliendo dall'isolamento una valle e realizzando un'area turistica in grado di competere con quelle di Svizzera e Austria.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 01 aprile 2015

Regole stradali: l'omogeneità non può attendere

Dopo i buoni risultati ottenuti nella riduzione della mortalità sulle strade europee tra il 2000 e il 2010, decennio che ha fatto registrare una diminuzione di vittime intorno al 50 per cento, gli ultimi dati certificano invece una battuta d'arresto significativa rispetto all'obiettivo stabilito per il 2020, ovvero un'ulteriore riduzione del 50 per cento. Nel 2014 il dato è risultato infatti solo un misero meno uno per cento, con circa 70 persone al giorno rimaste uccise sull'asfalto.

Pochi i Paesi in controtendenza e tra questi il nostro che ha fatto registrare una riduzione più elevata della media europea, ottenendo tra il 2010 e il 2014 un meno 18 per cento.

Anche in Italia, a partire dall'agosto 2010, l'incidentalità aveva ripreso a crescere, ma l'intervento del governo, che ha rafforzato i controlli applicando finalmente anche le norme sulla responsabilità per i costi minimi della sicurezza per il trasporto pesante, ha consentito al nostro Paese d'invertire la tendenza collocandolo tra quelli più in linea con l'obiettivo europeo. Obiettivo comunque difficile da raggiungere se non si realizzerà un Codice della strada europeo.

Un mercato unico necessita regole omogenee: se invece di occuparsi delle dimensioni dei piselli o della curvatura delle banane si affrontasse il tema delle regole comportamentali stradali omogenee otterremmo i risultati auspicati. Purtroppo la superficialità e la voglia di apparire rischia di scacciare le buone pratiche: anche in questi giorni si favorisce l'illusione che finalmente si stiano introducendo le norme per l'omicidio stradale nel nostro Paese, mentre in realtà a oggi si ipotizza solo un modesto incremento di pena che illude i familiari delle vittime della strada ma che in realtà non muterà, salvo modifiche di tutto l'impianto, la situazione.

La norma proposta al Senato, se non modificata, rischia oltretutto di non reggere alla valutazione della Suprema corte. Il tutto con buona pace delle aspettative dei familiari delle troppe vittime della strada che attendono risposte "vere".

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 08 aprile 2015

Le amnesie del Governo sulle accise

Nemmeno quasi il tempo d'insediarsi, e per il neo-Ministro ai Trasporti Graziano Delrio potrebbe già essere ora di un primo confronto con i rappresentanti dell'autotrasporto intenzionati a chiedere chiarimenti sulle intenzioni del Governo in materia di tagli. Le notizie circolate lasciano infatti intendere che nell'occhio del ciclone sarebbero finite le riduzioni, inserite nella Legge di Stabilità, che consentono alle imprese di recuperare, in applicazione di una direttiva europea, l'eccesso del valore dell'accisa sui carburanti rispetto al valore medio europeo. Una notizia che ha lasciato incredulo il mondo dell'autotrasporto e non solo perché la misura strutturale era stata garantita fino al 2019 e perché questo significherebbe rimangiarsi le intese raggiunte unilateralmente: a lasciare sbigottiti è l'incapacità on solo di comprendere, ma perfino di ricordare. E' stato proprio il mondo dell'autotrasporto a suggerire come recuperare 615 milioni di euro escludendo dai benefici i camion euro 0, con un "guadagno" di 350 milioni rispetto ai 265 milioni che sarebbero stati risparmiati eliminando il rimborso sulle accise per tutti. Quella manovra ha impedito che moltissimi TIR si rifornissero all'estero, con danni devastanti per le entrate statali. Pressione fiscale e burocrazia hanno già spinto dal 2008 al 2013 migliaia di imprese (per un totale di 26 mila camion) a delocalizzare, generando una perdita di oltre 11 miliardi, tra imposte fiscali e oneri sociali, secondo i dati dell'Unrae, l'associazione dei veicoli industriali.

Quante devono ancora fuggire? Forse il ministro dovrebbe rileggersi un po' di storia recente dell'autotrasporto italiano prima di fare ulteriore autolesionismo. Stando ben attento a scartare gli articoli di quei superficiali giornalisti che parlano di "regalo ai Tir", ignorando che l'accisa riguarda qualche milioni di automezzi delle imprese industriali e artigiane che non esercitano l'attività di autotrasporto.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 15 aprile 2015

Il nostro Paese si autodanneggia

Nell'area euro un'ora di lavoro può costare da 3,8 a 40,3 euro. In Italia 28, euro, dunque sopra la media europea. Sempre nel nostro Paese la voce lavoro incide intorno al 30% sui costi dell'impresa. Questi dati dovrebbero indurre il Governo e i sindacati ad aprire una riflessione sulla necessità di intervenire, pena la continua perdita di competitività e il ricorso alla delocalizzazione o al distacco internazionale dei dipendenti. Il ricorso a vere e proprie forme di affitto di personale da parte di società estere che prospettano risparmi annui che oscillando dai 15 ai 25 mila euro medi sta incrementando.

Quanto grande è il fenomeno? Almeno 26mila automezzi italiani si sono spostati all'estero dal 2008 al 2013 e più di 5 mila autoveicoli all'anno sono stati immatricolati oltrefrontiera procurando una perdita media annua per lo Stato di un miliardo di euro. Quali le ragioni? Il 48% delle imprese ha messo sul banco degli imputati i costi di gestione; il 40% la pressione fiscale e il 32% le difficoltà burocratiche. In cinque anni si sono persi così quasi 9 punti di Pil; l'occupazione, su tutta la filiera compreso l'indotto, si è contratta di 197 mila posti di lavoro: 15 volte i dipendenti dell'Ilva di Taranto, 90 volte quelli di Alitalia e 360 volte quelli delle acciaierie di Terni. E, ancora, il trasporto merci su strada è diminuito del 35% e le percorrenze autostradali del 14,5%. Tutto questo "vale" 10 miliardi di euro (quelli incassati in meno sull'accisa sui carburanti), 420 milioni di euro per mancati introiti sull'Irap e 1,3 miliardi per la riduzione degli oneri sociali. Scelte diverse e più adeguate avrebbero permesso almeno di contenere il danno, ma da tempo la politica dei trasporti coincide solo col realizzare infrastrutture, continuando ad ignorare quanto dimostrato, dati alla mano, dalle associazioni di categoria: e cioè che prima si definisce il quadro d'insieme e poi si realizza quanto necessario per attuarlo.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 22 aprile 2015

Subito regole uguali per tutti

Il mondo dell'autotrasporto sta per finire sotto le lente d'ingrandimento. Presto partirà un'operazione di controllo da parte dei responsabili dell'Albo degli autotrasportatori, ai quali la legge di Stabilità ha assegnato precisi compiti, con un primo grande obiettivo: effettuare la revisione degli elenchi delle imprese iscritte e smascherare quelle "fuorilegge". Già, perché si stima che in Italia ci siano 35 mila aziende che, pur senza possedere i requisiti previsti dalle norme, risultano iscritte e usufruiscono delle misure che il Governo vara per il settore: per lo più agenzie di intermediazione che talvolta fanno concorrenza sleale o favoriscono il ricorso a personale somministrato che proviene da Paesi dove il costo del lavoro è significativamente inferiore.

Un controllo indispensabile per raggiungere un obiettivo fondamentale: far sì che la competitività, condizione essenziale per restare su un mercato sempre più europeo, si muova lungo due direttrici obbligate: quelle delle regole e dei costi uguali per tutti. Per smascherare le "imprese fantasma" i responsabili dell'Albo stanno stipulando convenzioni con gli istituti previdenziali per sovrapporre i dati e verificare la regolarità contributiva e fiscale. Un passo in avanti che però non basta: affinché la "corsa europea per essere più competitivi" possa disputarsi su un percorso regolare, occorre altro.

Per esempio che tutte le imprese che trasportano merci pericolose possano "partire alla pari", e non come accade oggi, con quelle italiane penalizzate dall'obbligo d'isciversi al Sistri, col solo risultato di assegnare i traffici transfrontalieri ai concorrenti esteri che non sono assoggettati al sistema di monitoraggio. O risolvendo la questione del Pra, altra invenzione italiana che costa senza dare servizi utili. E' stato istituito nel 1927: non sarebbe il caso di rottamarlo?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 29 aprile 2015

Adesso le aziende sono più forti col nuovo statuto

Il 73,2% delle imprese di autotrasporto italiane aderisce ad un'associazione di categoria. Il 70,5% si riconosce nella FAI Conftrasporto. I dati emergono dalla ricerca che Format Research ha effettuato tra le imprese di autotrasporto e logistica e che è stata presentata all'assemblea della FAI. Dati di assoluta rilevanza, soprattutto se letti insieme ai risultati dell'analisi sul grado di soddisfazione delle imprese associate: il 77,7% degli intervistati si è detto infatti "molto o abbastanza soddisfatto del lavoro svolto dalla federazione per rappresentarli. Un risultato importante in un momento in cui si cerca di mettere in crisi il sistema di rappresentanza dei corsi intermedi. E grande soddisfazione è stata espressa anche per le modifiche statutarie approvate dall'assemblea per rafforzare il ruolo delle imprese nelle scelte sulle politiche utili per tutelare il comparto. Un'integrazione in Europa, per la quale assume particolare importanza di essere presente presso le istituzioni comunitarie attraverso la rappresentanza di Confcommercio di stanza a Bruxelles. Una risorsa fondamentale per poter seguire la predisposizione di normative relative al settore e proseguire la collaborazione che ha già permesso di compiere importanti passi, come la presentazione di emendamenti sulla destinazione obbligatoria dei proventi derivanti dall'Eurovignette ai trasporti e la previsione di un trattamento per i conducenti degli automezzi in quanto soggetti ad elevata mobilità. Norme che, se approvate, andrebbero a equilibrare a livello comunitario la voce del costo del personale oggetto di una pesante distorsione della concorrenza.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 06 maggio 2015

Tagli inutili. Sì ai risparmi

Si è parlato a più riprese dell'opportunità d'intervenire con tagli sui trasferimenti dello Stato alle imprese di autotrasporto. Talvolta in modo improprio, come è avvenuto con la proposta di tagliare il rimborso sulle accise per il carburante, intervento che secondo Confcommercio avrebbe un effetto boomerang, riducendo drasticamente le entrate per le casse dello Stato, diretta conseguenza della fuga dei tir a fare il pieno oltrefrontiera. FAI Confrtrasporto ha proposto un altro intervento per risparmiare qualche centinaio di milioni di euro (migliorando il servizio): l'abolizione del Pra e la realizzazione di un unico registro automobilistico, rottamando una norma introdotta nel 1927. Adeguandoci così all'Europa, visto che in nessun Paese Ue esiste un doppio sistema pubblico che regola la circolazione e la proprietà dei veicoli. Cosa si deve avere più della carta di circolazione per consentire la circolazione fisica e giuridica? Perché continuare a tenere in vita un "doppione" che moltiplica solo i costi e non i servizi? La direttiva 1999/37/CE limita alla sola carta di circolazione la certificazione tecnica e giuridica e la stessa Corte costituzionale afferma che le risultanze del Pra non contano gran che, esistendo solo una mera presunzione del diritto di proprietà che è peraltro già dimostrabile con altri elementi di prova. Con un solo registro avremmo minori costi per la commercializzazione, per l'immissione in circolazione per il trasferimento dei veicoli stessi, con un taglio valutabile in 60 milioni di euro circa. E soprattutto avremmo meno adempimenti. Senza dimenticare che le imprese avrebbero l'occasione di intervenire sulla Ipt, l'imposta di trascrizione provinciale. E non stiamo parlando di briciole: un automezzo pesante corrisponde cifre superiori ai mille euro per ogni trasferimento.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 13 maggio 2015

Quel riassetto che porta alla paralisi

Siamo all'assurdo. La ristrutturazione del ministero delle infrastrutture, che coinvolge anche gli uffici del dipartimento trasporti, rischia di portare alla paralisi molte imprese di autotrasporto, soprattutto quelle che operano con l'estero. Nessuno vuole contestare la scelta del governo di fare chiarezza sulla parte del dicastero che si occupa di infrastrutture, ma coinvolgere, paralizzandola, l'attività degli uffici che si occupano dei trasporti terrestri significa danneggiare imprese già in difficoltà. Veicoli bloccati all'estero perché il sistema informatico che rilascia le copie conformi delle licenze comunitarie non prevede l'operazione di sostituzione del veicolo; allungamento dei tempi per il rilascio della documentazione sulla capacità professionale e per l'accesso al mercato; ritardi per le cancellazioni o modifiche dei dati in possesso degli Albi e per le revisioni degli autoveicoli: sono questi i risultati di una situazione provocata dalla mancanza di personale tecnico e amministrativo. E questo perché oggi le competenze sono giustamente tornate agli uffici delle Motorizzazioni, dimenticando però che la rassegnazione al dicastero dei Trasporti sarebbe stato indispensabile trasferire anche il personale.

Quello dei Trasporti è un ministero tecnico che dovrebbe occuparsi di politica dei trasporti e che dovrebbe essere separato dalle infrastrutture. La speranza è che ora non vengano sostituiti anche i dirigenti e funzionari che hanno competenze tecniche che attengono al Ministero dei Trasporti.

In questo caso l'eventuale blocco dei servizi di autotrasporto non sarebbe più una scelta delle organizzazioni di categoria ma la conseguenza delle decisioni scriteriate del Governo.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 21 maggio 2015

Ecco i motivi della protesta in Sicilia

Salvo interventi concreti dell'ultima ora da parte del governo, il 25 maggio partirà la protesta in Sicilia degli operatori del trasporto. Qualcuno potrebbe domandarsi se ai promotori dell'iniziativa abbia dato di volta il cervello. I collegamenti autostradali principali sono interrotti, i tempi di consegna delle merci rallentati, il governo riconosce che vi è un'emergenza: che senso ha allora protestare? La risposta ha radici profonde. Un'economia e un popolo, per anni, sono stati gestiti da parolai che hanno coltivato spazi di potere piuttosto che trovare soluzioni.

I trasportatori avrebbero potuto chiedere prezzi più alti per compensare il maggior tempo necessario a giungere a destinazione; avrebbero potuto infischiarne del fatto che a sostenere il costo del danno sarebbero stati i prodotti siciliani e l'economia dell'isola.

Se non l'hanno fatto, se ancora sperano in un intervento, in zona Cesarini, è perché vogliono impedire che i prodotti siciliani vengano sostituiti da "concorrenti". Destino obbligato se un prodotto non arriva in tempo utile o è più costoso trasportarlo. Se invece saranno costretti a farlo, agiranno. Con l'obiettivo di richiamare l'attenzione di un mondo politico disinteressato, che non ha neppure voluto esaminare le proposte avanzate dal mondo dell'autotrasporto per ridurre le difficoltà: esonerare gli autotrasportatori dal pagamento dei pedaggi; eliminare temporaneamente gli assurdi divieti esistenti sulla viabilità ordinaria; introdurre deroghe sui divieti di circolazione e sui tempi di guida; potenziare il trasporto via mare; utilizzare gli strumenti previsti dalla Comunità Europea per ridurre le disparità di sviluppo tra le regione in casi di calamità. Tutti interventi possibili. Se non saranno attuati, non ci si lamenti poi dei Forconi...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 27 maggio 2015

Il Paese faccia subito sistema

Mancano le scelte politiche e la prospettiva di un sistema: per questo l'Italia non è connessa al mercato internazionale. Perché in questi ultimi anni, anziché prevedere un disegno strategico, si è optato per interventi episodici. E perché tutti hanno fatto finta di non capire che una burocrazia inefficiente e troppe carenze tra le modalità di trasporto, aggiunte alla maggior competitività di altri Paesi determinata dai minori costi, non potevano che portare a una frenata dello sviluppo del Paese, con la perdita di quote di traffico per le nostre imprese a vantaggio dei vettori esteri. Se a questo si aggiunge una forte delocalizzazione, il fallimento è totale. Le voci di questo bilancio in profondo rosso del «sistema Italia» sono evidenziate nell'analisi presentata da Confcommercio nella «giornata dei trasporti e della logistica».

Un appuntamento, intitolato «l'Italia disconnessa», per denunciare come nel traffico proveniente dall'estero con destinazione l'Italia la quota dei trasportatori dell'Est europeo sia passata dal 6,7% del 2003 a oltre il 47% del 2013, riducendo la quota dei vettori nazionali dal 33 al 15%; o come gli occupati siano diminuiti nel solo trasporto su gomma tra il 2008 e 2012 di 27mila unità, su un totale di 27.900 dell'intero settore trasporto merci. E se allarghiamo lo spettro a tutto il mondo dei trasporti, emerge che la spesa pubblica è scesa dai 20 miliardi di euro del 2000 ai 10 del 2012; che l'accessibilità via mare vede l'Italia davanti solo a Malta, Egitto e Marocco; che il traffico su ferro registra 112 miliardi di tonnellate per chilometro in Germania, 32 in Francia e 19 in Italia; che su 21 interporti oltre il 70% delle merci è movimentato da tre interporti del Nord.

Come «riconnettere» il Paese? Confcommercio/Conftrasporto propone cinque interventi integrati. Il governo aprirà il confronto?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 03 giugno 2015

UBER e le regole dell'autonoleggio

Sul caso Uber, la compagnia che ha portato in Italia il servizio di prenotazione di una macchina con conducente grazie a un'app e che continua a offrirlo nonostante esercitare l'attività di trasporto professionale senza i requisiti sia "fuorilegge", il Governo è più volte stato sollecitato a intervenire. Anche per evitare che, senza alcuna regola, potessero nascere nuovi possibili problemi. Come per esempio quelli derivanti dal fatto che, chiunque, senza alcun controllo (magari un alcolizzato, un drogato, una persona con precedenti penali) possa di fatto diventare un "tassista". Opportunità consentiva da Uber pop, sistema che permette a ogni cittadino di offrire la propria auto per servizi di trasporto, ma "stoppata" dai giudici di Milano che, accogliendo il ricorso dei tassisti per "concorrenza" sleale", hanno disposto il blocco di Uber pop. Ora però occorre chiudere il cerchio, attraverso norme adeguate che impediscano la possibilità, a sua volta di dubbia legittimità, di mettere a disposizione un servizio di autonoleggio attraverso un sistema informatico. Perché la legge oggi dispone che solo i vettori professionisti, iscritti al registro apposito, in possesso della capacità professionale e dell'autorizzazione, possano ricevere il corrispettivo per delle prestazioni di trasporto, mentre chi fa solo da intermediario esercita abusivamente una professione. Intervenire rapidamente è fondamentale perché senza disposizioni adeguate l'intermediario, acquisti i clienti, potrà continuare a utilizzare operatori che costano meno, a danno di tanti operatori nazionali che subiranno la concorrenza sleale di autisti di altri Paesi. Nessuno chiede d'impedire l'utilizzo di sistemi informatici, che consentono ai cittadini un miglior servizio, ma di prevedere che solo gli operatori regolari con la disponibilità di automezzi e con propri dipendenti possano offrire i servizi di noleggio. Liberalizzazione sì ma regolata e sicura.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 10 giugno 2015

Basta autogol sui nostri porti

Se ne parla da troppo tempo, senza concludere molto. Il disegno di legge sulla riforma del sistema portuale è stato rimbalzato per due legislature senza che il testo sia divenuto legge. Molte Autorità portuali sono commissariate e questo incide negativamente sia sulla funzionalità dei porti sia sulle economie delle città.

Nei mesi scorsi sembrava che un accordo tra il Ministro ai Trasporti di allora, Maurizio Lupi, e il presidente del consiglio, Matteo Renzi, avesse prodotto passi significativi: un gruppo di esperti era stato insediato e un documento elaborato. Poi il nulla. Tutto è ritornato nel vago e ora il neoministro Graziano Delrio annuncia stanziamenti per interventi sul sistema portuale e l'avvio di quella che viene chiamata la logistica portuale. Ma con quale logica? I nuovi interventi sono davvero il frutto di un sistema logistico capace di disegnare una rete generale senza la quale i porti rischiano di non modificare il corso della storia? Il risultato di questi anni, dove si era deciso di puntare proprio su interventi infrastrutturali senza una logica di sistema, sono stati evidenziati nella giornata dei trasporti che Confcommercio-Conftrasporto ha tenuto a Roma e confermati nel convegno di Federagenti del 5 giugno a Lerici. I giorni impiegati da un container per uscire dai nostri porti sono ridicoli: 19 contro una media di 9-10 nei Paesi nostri concorrenti.

Se si vogliono rendere competitive le autostrade del mare italiane occorre rendere più permeabili i porti individuando, come sostiene un armatore di rilievo come Gianluigi Aponte, cinque o sei scali nei quali intervenire per collegarli via treno o strada agli interporti. E per farlo esiste un solo punto di partenza: un Piano generale dei trasporti e della logistica.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 17 giugno 2015

Omicidio stradale a rischio autogol

Se passando ad un incrocio con il semaforo rosso o mentre invia un sms, un conducente uccide una persona, perché non punirlo con le stesse sanzioni previste per chi causa un incedente mortale, guidando drogato o ubriaco? E perché prevedere la confisca del mezzo solo a chi sia stato riscontrato un tasso alcol emico di 1,6 e non per chi, con un livello di 1,4 procura ad altri lesioni gravi?

Il tentativo del governo di assicurare più sicurezza sulle strade con il nuovo reato di omicidio stradale ha troppe lacune: tutti coloro che utilizzano un mezzo di trasporto e che possiedono la patente rischiano di essere penalizzati per diversi anni dal ritiro del documento di guida mentre a quanti è già stata sequestrata o che non l'hanno mai conseguita, rischiano di restare impuniti visto che, senza controlli, il "pericolo" di essere scoperti è bassissimo. Il fatto che la gran parte degli omicidi stradali degli ultimi mesi sia stato causato da persone senza patente conferma l'allarme rosso. In altri Paesi europei come ci si regola? In quelli più avanzati le norme assicurano la certezza della pena e controlli efficaci. Forse in quei Paesi chi legifera possiede conoscenze adeguate e non si ispira a scelte demagogiche ma tenta di dare risposte serie ai problemi della gente. Il solo fatto che in Italia mentre in un ramo del Parlamento si affrontava il tema dell'omicidio stradale nell'altro si approvavano modifiche al Codice della Strada è un segnale che qualcosa non va. Il rischio è che ai primi di agosto, solo per dimostrare che si fa qualcosa, possano essere approvate norme destinate ad aumentare solo una sicurezza: che così il problema delle morti sulle strade è stato affrontato ma non risolto.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 24 giugno 2015

Regole certe per le merci

Dopo il caso Uber, la compagnia che consente di prenotare una macchina con conducente grazie a un'app, ecco il tentativo di estendere lo stesso sistema anche a chi consegna merci. L'ipotesi, più volte ipotizzata in passato da Conftrasporto, rischia di divenire realtà, come confermano le notizie apparse sulla stampa e incredibilmente passate sotto il silenzio di chi dovrebbe porsi il problema di tutelare i lavoratori del trasporto e gli utenti. Come ovvio c'è chi mette in evidenza i rischi e chi si fa paladino delle opportunità. Tutti dovrebbero però porsi la stessa domanda: quali saranno le conseguenze? Se l'evoluzione rimarrà a livello tecnologico e rispetterà le norme vigenti, che individuano chiaramente i soggetti che possono effettuare prestazioni dei servizi di trasporto e richiedere il relativo pagamento, non potrà che portare positività. Ben diverso (e illegale, almeno con le leggi attuali) sarebbe il caso in cui, anche per le merci così come per le persone, qualcuno pensasse di non svolgere solo l'attività d'intermediario telematico, servizio per il quale ha il diritto di essere remunerato, ma richiedesse il corrispettivo per l'attività di trasporto. Esercitata in questo caso abusivamente. Le norme italiane parlano chiaro e altrettanto vale per le disposizioni comunitarie: chi effettua attività di trasporto deve possedere i requisiti di professionalità, di garanzia e, non ultimo, di onorabilità. Il Governo non può chiamarsi fuori: faccia rispettare le leggi o le modifichi. Se non interverrà la responsabilità sarà tutta sua. A parte le garanzie che debbono essere fornite a chi usufruisce i servizi, i nostri politici hanno pensato a quale potrà essere l'impatto in termini di traffico se ognuno potrà trasportare merci? E la tracciabilità, di cui loro stessi hanno parlato tanto come di un elemento indispensabile, come si pensa di garantirla?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 01 luglio 2015

Rilanciamo le ferrovie

La Legge di Stabilità 2015 contiene una norma che prevede lo sconto del pedaggio per le imprese ferroviarie che effettuano trasporto di merci nelle regioni del Sud Italia, per il triennio 2015-2017. Purtroppo però circa il 60% del contributo stanziato è inutilizzato.

Perché allora non estendere l'incentivo a tutte le Regioni e rilanciare così, per la prima volta la logistica ferroviaria? A porre la domanda sono i responsabili di FerCargo, associazione delle imprese ferroviarie indipendenti del Gruppo Fsi, che in una lettera indirizzata al ministro ai Trasporti Graziano Delrio hanno chiesto un incontro per modificare la norma. Una soluzione a portata di mano, semplice da attuare, ma soprattutto da attuare in fretta, per farsi trovare pronti a una vera rivoluzione dei trasporti ferroviari in Europa. Perché, come afferma Fercargo, il 2 giugno 2016 sarà inaugurata la galleria del Gottardo e i collegamenti sull'asse Nord-Sud Europa attraverso le Alpi aumenteranno in maniera esponenziale con una crescita della capacità ferroviaria di oltre il 50% e l'aumento della velocità dei convogli. In sintesi meno costi e più efficienza. Ma con un rovescio della medaglia per l'Italia, visto che diventerà ancor più competitivo sbarcare le merci nei porti del Nord Europa per farle poi arrivare, via treno, nel Nord del nostro Paese. A essere penalizzati saranno in particolare gli scali dell'Alto Tirreno, in attesa delle opere di collegamento al corridoio ferroviario alpino, ma il danno economico riguarderà tutta Italia considerato che le accise sulle merci saranno incamerate nei Paesi di sbarco. Ed è per questo motivo che l'utilizzo delle risorse oggi inutilizzate è fondamentale per rendere più competitivo il trasporto ferroviario delle merci verso i porti e nelle regioni dove gli effetti del nuovo corridoio saranno più rilevanti.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 08 luglio 2015

Tutti i corridoi che piacciono solo ai tedeschi

Stiamo perdendo il grande sogno di Schumann, De Gasperi e Adenauer e invece di offrire speranza di ripresa per lo sviluppo si introducono regole stupidamente rigide. Silvio Berlusconi ha commentato così la situazione che si sta determinando in Europa. Una situazione che, per quanto riguarda trasporti e infrastrutture, sta vedendo realizzarsi scelte funzionali agli interessi di una sola fetta d'Europa, quella tedesca, e che si sta determinando per due ragioni: da una parte l'incapacità del Governo italiano di difendere la grande intuizione dell'allora ministro Pietro Lunardi di far diventare l'Italia, attraverso ben 4 corridoi, la vera piattaforma logistica del Mediterraneo; dall'altra la capacità del Governo tedesco di adottare scelte avvedutissime (per loro). Come quella d'introdurre limitazioni e modifiche tali da spostare gli assi di penetrazione verso il nord Africa e il canale di Suez creando un corridoio diretto Germania - Grecia. Il corridoio Berlino - Palermo è stato depotenziato; il corridoio Adriatico 8 è stato spostato nei Balcani e così la Germania avrà un collegamento diretto su quella linea; il collegamento "dei due mari", per mettere in comunicazione Genova e Rotterdam, rischia di risultare ininfluenza, considerata la rinuncia a investire sul terzo valico e su opere destinate a "sorpassare" Novi e Tortona. In sintesi: la Germania ha spalancato autostrade a 10 corsie lasciando all'Italia qualche stradina. E relegando i nostri porti a funzione poco più che locale. I nostri politici non capiscono nulla di logistica? Oppure ne sanno ma preferiscono essere dei semplici vassalli (ben remunerati)?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 15 luglio 2015

L'autunno caldo dell'autotrasporto

Autunno caldo. Da quando questa stagione segnò, nel 1969, le grandi lotte operaie, gli italiani hanno fatto l'abitudine a queste due parole. E ai tanti scioperi che puntualmente, dopo l'estate, si sono ripetuti. Anche quello che ci aspetta potrebbe essere un autunno caldo: se l'autotrasporto non avrà le risposte concrete che attende da troppo tempo romperà quella pace sociale portata avanti, con fatica e responsabilità. E' un'iniziativa alla quale nessuna federazione vorrebbe ricorrere, ma allo stesso tempo è l'unica strada rimasta percorribile per una categoria che non può più continuare ad attendere che gli impegni si trasformino in provvedimenti.

L'autotrasporto non avanza richieste nuove: chiede solo che quanto sottoscritto dal Governo sia attuato. La spendibilità delle risorse non può restare aleatoria: la forte riduzione delle spese non documentate, un«taglio»per gli artigiani da 110 milioni, non può essere decisa dall'Agenzia delle entrate; gli investimenti devono essere assegnati; i problemi della concorrenza sleale debbono trovare una soluzione come in Germania e Francia, mentre in Italia non sono stati capaci neppure di rendere pienamente operativo l'Albo. Queste in sintesi le ragioni per le quali l'autunno rischia d'essere caldo: perché esiste un punto di non ritorno ed è stato già oltrepassato. E se qualcuno s'illude che possano esserci divisioni tra le imprese sbaglia, anche perché altri aspetti vitali per migliaia di imprese attendono soluzioni. I contenuti della Legge di stabilità e i tagli sull'accisa annunciati cementeranno la coesione tra gli operatori.

Il fermo del settore avrà un impatto deflagrante per il Paese? Il tempo per evitarlo c'è ancora.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 22 luglio 2015

Serve il piano della logistica

Nel 2014 più di 84 milioni di tonnellate di merci sono transitate nei porti italiani all'interno di camion o semirimorchi. Cifre che hanno un significato ben preciso: le Autostrade del mare rappresentano la principale attività di molti scali portuali italiani e, se si esclude il transhipment, ovvero i trasbordi di container da una nave a un'altra, il maggiore segmento del traffico di merci del Paese.

Questi dati, presentati in occasione del convegno «Le vie del mare per la crescita» organizzato da Confcommercio, sono la più lampante dimostrazione di come l'Italia abbia nel mare una straordinaria opportunità per rilanciare l'economia. Perché ciò avvenga è però necessario tracciare rotte condivise, con un unico approdo finale per tutti: la promozione di accordi di rete tra aziende di trasporto e di logistica complementari; il coordinamento e l'ottimizzazione delle diverse politiche di incentivo all'intermodalità esistenti; l'ampliamento della positiva esperienza dell'ecobonus nazionale; la rapida rimozione dei limiti esistenti in termini di sagoma e moduli sulla rete ferroviaria nazionale (direttrice tirrenica) per consentire di caricare su ferro i camion e i rimorchi dai porti di sbarco diretti nei Paesi d'Oltralpe. Strategie che per far accelerare la cosiddetta economia blu, impedendo che l'Italia con oltre 7.500 chilometri di costa possa cogliere solo in parte le opportunità offerte dalla geografia, necessitano di un altro ingrediente: che imprese, saperi, competenze e professionalità, che non mancano nei nostri territori, siano messi in condizione di fare squadra. E questo può accadere solo attraverso un Piano nazionale dei trasporti e della logistica che definisca le linee generali di intervento, da cui far derivare le decisioni settoriali. Un intervento organico di cui ha assoluta necessità anche il Piano porti se vuole davvero salpare.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 29 luglio 2015

No all'autogol sulle accise

La notizia era nell'aria ma erano moltissimi gli operatori dell'autotrasporto a sperare che fosse infondata, allontanando così il fantasma di una reazione che tutti avrebbero voluto evitare. Ora invece lo spettro di un nuovo taglio della compensazione sull'accisa del gasolio, che il Governo si appresterebbe ad applicare, rischia di ridare corpo alla protesta. Scelta «obbligata», se si considera che i nuovi tagli farebbero venir meno l'intesa sottoscritta nel novembre scorso con il ministero dei Trasporti, che prevedeva interventi triennali per il settore.

Le intese si realizzano per essere rispettate e se oggi, dopo il taglio che si è già verificato sulle spese non documentabili, a bilanci già redatti, si registrasse una nuova «amputazione» la reazione appare scontata. E nessuno sarebbe più in grado d'intervenire, perché nessuno potrebbe più ridare credibilità a chi prima ha dato garanzie che interventi basati su tagli lineari non si sarebbero effettuati e ora ipotizza proprio un taglio lineare. Confcommercio nella recente «Giornata sul fisco» ha indicato al Governo la via per recuperare 74 miliardi di euro, attuando una politica che tagli ciò che va tagliato: la spesa pubblica delle Regioni. Nessuno ha contestato quelle proposte.

Tutti invece sanno come un incremento dell'accisa spingerebbe coloro che effettuano trasporti internazionali, o che hanno la sede in zone di confine, ad approvvigionarsi di carburante all'estero, facendo così perdere allo Stato più di quanto vorrebbe risparmiare. Anche il Governo in carica lo sa bene, visto che per il 2015 ha potuto verificare gli ottimi risultati di un intervento calibrato: le entrate dello Stato non hanno fatto registrare riduzioni; i costruttori di automezzi hanno realizzato maggiori vendite (e l'ambiente ne ha tratto giovamento); le imprese regolari dell'autotrasporto hanno recuperato competitività. Perché abbandonare una strada virtuosa per tutti?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 05 agosto 2015

Quel pasticcio sulla sicurezza

E' vero che ormai abbiamo fatto l'abitudine alla politica degli annunci, ma abituarsi a una politica che gioca con le parole su questioni che mettono in pericolo la vita dei cittadini è difficile. Difficilissimo quando di continuo degli innocenti vengono uccisi da pirati della strada che il Governo si appresta a contrastare introducendo il reato di omicidio stradale. Una vicenda, dagli aspetti delicatissimi, che buona parte di quella stampa sempre pronta a dare lustro al "manovratore" aveva dato ormai per risolta quando invece non era per nulla chiarita. Anzi, se possibile, ingarbugliata: un pasticcio cucinato tra le due Camere infatti ha fatto sì che mentre la Commissione trasporti elaborava delle modifiche al Codice della Strada, approvata poi dall'Aula, il Senato introduceva nelle norme del Codice penale la fattispecie dell'omicidio stradale. Cosa accadrà ora? Visto che il nostro sistema si regge ancora sul bicameralismo, quanto approvato da una Camera dovrà passare al vaglio dell'altra che senza modifiche dovrà approvare il medesimo testo. Che, come più volte denunciato da Confrtrasporto e non solo, presenta però non poche lacune che impediranno di dare un'adeguata risposta alla domanda di giustizia avanzata dai sempre più numerosi familiari delle vittime della strada. Perché invece di fornire risposte illusorie il Governo non interviene realmente per difendere le vittime degli assassini su quattro (ma anche due o più) ruote, per esempio legando le sanzioni accessorie al danno generato all'incolumità della gente oltre che alle cose? Per nulla intimoriti da una giustizia italiana che in Italia è tutto fuorché certa, i delinquenti del volante temono però una cosa: essere colpiti nel portafogli. Basterebbe poco. Anche per fermare chi usa il cellulare alla guida (anziché discutere sul divieto del fumo in macchina) considerato che 20 incidenti su 100 sono dovuti a disattenzione, in particolare "da telefonino". Ma nelle norme approvate, di questo non si parla.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 12 agosto 2015

La fine del PRA conviene a tutti

Giulio Andreotti, amante delle battute e capace di crearne alcune indimenticabili, soleva dire che in Italia ci sono due tipi di matti: quelli che vogliono risanare le ferrovie e quelli che vogliono chiudere il Pra gestito dall'Ac. Forse anche il "divino Giulio" per una volta potrebbe essere smentito: la riforma della Pubblica amministrazione, nota anche come legge Madia, appena approvata, ha infatti assegnato direttamente al ministero delle Infrastrutture e Trasporti il compito di rilasciare sia il certificato di proprietà, contenente i dati di chi ha acquistato il veicolo, sia il libretto di circolazione, con l'indicazione delle caratteristiche tecniche del mezzo, accorpando il servizio tramite un'unica banca dati.

In altre parole ha unificato Motorizzazione civile e Pubblico registro automobilistico, rendendo quest'ultimo inutile. Obiettivo tagliare drasticamente i costi, e il risparmio diretto per i cittadini, che versano ogni anno al PRA oltre 230 milioni di euro, di cui quasi la metà, 120 milioni, servono per pagare il personale, dovrebbe essere pesante: circa 60 milioni. Ma ciò che vale ancora di più è che grazie a questa manovra migliorerà il servizio offerto ai cittadini. Compresi moltissimi trasportatori che, attraverso le proprie associazioni, avevano chiesta a gran voce di procedere all'eliminazione dell'inutile e costosa duplicazione, inserita nell'elenco delle "bocciature" anche dal commissario alla Spending review Carlo Cottarelli. Ma neppure il professor Mario Monti era riuscito a vincere le resistenze di chi voleva a ogni costo mantenere in vita 106 uffici provinciali e i 400 sportelli del PRA. Ora sarà davvero la volta buona? C'è da scommettere che ancora una volta ci saranno forti tentativi di bloccare il tutto e modificare una norma che va invece nella giusta direzione, ma in gioco c'è la credibilità di chi governa.

E una nuova retromarcia sarebbe impossibile da giustificare.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 19 agosto 2015

Le regole e il caso UBER

C'è una domanda che molti tassisti e noleggiatori di auto con conducente si pongono sempre più spesso: esiste davvero la volontà, da parte del Ministero dei Trasporti, d'intervenire su una vicenda che da un lato rasenta il ridicolo, visto che nessuno sembra riesca a far rispettare le norme, e dall'altro sfiora il dramma, mettendo a repentaglio moltissimi posti di lavoro? La vicenda ha un nome preciso, Uber. O meglio due, come i tipi di servizio che la società specializzata nelle prenotazioni di auto tramite telefonino propone: Uper Pop e Uber Black. Uber Pop permette a chiunque possieda patente e auto di trasformarsi in un "professionista". Con la "particolarità", stipulando contratti con autisti privi di licenza e autorizzazioni, di scaricare su questi ultimi le responsabilità di danni ed eventuali lesioni per i trasportatori. Uber Black consente invece all'utente d'individuare la vettura disponibile più vicina. Quando Uber sarà divenuta il riferimento della clientela, come avviene in tutte le posizioni dominanti, chi e come impedirà che possa fare ricorso a conducenti stranieri, che costano molto meno, tagliando anche la sicurezza? Oggi chi esercita l'attività di trasporto professionale deve possedere precisi requisiti. E questo non per determinare categorie protette, come afferma qualcuno del governo, ma per dare garanzie all'utente. Il governo è convinto di fare una scelta giusta? Allora cambi le regole, abbia il coraggio di presentare al Parlamento le modifiche. In diversi Paesi governi e magistrati hanno dato certezze a un'attività che coinvolge i cittadini e la loro sicurezza: in Italia solo la magistratura l'ha fatto. Il Ministero tace e assiste passivamente.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 26 agosto 2015

Parte la stretta sui colpi di sonno

Colpi di sonno al volante? Per tutti coloro che devono rinnovare la patente si profila un'importante novità: i controlli medici per stabilire l'eventuale presenza di sindrome delle apnee costruttive del sonno, causa appunto del pericolosissimo "abbiocco" alla guida. Pochi ne parlano, nonostante i milioni di italiani che da dicembre saranno chiamati a rispettare la direttiva europea 2014/85 che impone, a ogni rinnovo del permesso di guida, la verifica sulla sintomatologia. Una malattia causa, nel nostro Paese, di 40 mila incidenti l'anno secondo recenti studi che indicano a quota 240 mila gli scontri e le uscite di strada provocate in Europa da problemi di sonnolenza diurna alla guida. Un fenomeno che tocca in particolare i professionisti del volante che si stanno ponendo diverse domande: con quale modalità avverranno gli accertamenti per l'"Osas", sigla con la quale viene identificata la patologia? E come saranno gestiti gli aspetti occupazionali?

In altre parole, cosa avverrà dal momento in cui dovesse essere riscontrata la presenza di questa sindrome (che fa aumentare il rischio di forme di diabete mellito, ipertensione arteriosa e fibrillazione arteriale) fino alla guarigione? E c'è davvero un numero sufficiente di medici e ambulatori in grado di effettuare gli accertamenti? Per saperne di più il 17 ottobre a Verona nella sala convegni di Unicredit, l'associazione Informasonno ha organizzato il convegno "Prevenire il colpo di sonno – la nuova frontiera della sicurezza." Un appuntamento atteso dai molti che insieme a una certezza (che l'obiettivo della direttiva sia la tutela della salute e della sicurezza) nutrono anche un dubbio: che il tutto rischi d'essere affrontato "all'italiana".

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 2 settembre 2015

Un piano - trasporti che parta dal Sud

Allungare la filiera logistica delle merci provenienti dal sistema portuale; migliorare l'accessibilità alle aree urbane; diminuire il trasporto su gomma. Sono questi i principali obiettivi messi a fuoco dal recente convegno organizzato da Confcommercio per rilanciare la competitività del Paese e predisporlo alle nuove sfide che con le prossime aperture dei valichi alpini determineranno un importante e rilevante incremento nei traffici di merci e persone.

Obiettivi condivisibili che richiedono una svolta nelle scelte in materia di politica dei trasporti: senza un disegno generale e senza sapere cosa privilegiare e come farlo risulterà infatti impossibile far imboccare all'Italia la strada della ripresa. Una strada che non può fare a meno di ripartire dal Mezzogiorno, dove i collegamenti sono tutti da realizzare attraverso un grande piano per l'infrastrutturazione che porti a una maggiore occupazione e a uno sviluppo del sistema portuale che oggi gestisce il 60 per cento delle merci.

Per realizzare questo, conditio sine qua non è pura utopia pensare a un reale rilancio dell'economia, occorre un piano ben definito e non modificabile, occorre coinvolgere gli investitori privati dando loro delle certezze sui tempi di realizzazione. Magari facendo passare il tutto attraverso un Ministero per il Sud che, una volta definito un piano dei porti, possa mettere immediatamente mano a nuove connessioni ferroviarie, oggi carenti, e stradali per raggiungere i mercati interni e gli interporti.

Una brusca accelerata su mare e su rotaia a fronte invece di un'altrettanto indispensabile frenata su gomma: occorre infatti puntare a limitare l'utilizzo dell'asfalto, con percorrenze massime di 500 chilometri. Senza dimenticare di collegare gli interventi secondo il principio della co-modalità, in modo da collegare almeno due modalità gomma-mare e treno-mare, al fine di ricevere aiuti; e di privilegiare gli automezzi ecologicamente più avanzati e quelli che operano nel rispetto delle regole europee sui tempi di guida e di riposo. Attuando controlli che facciano rispettare le regole già esistenti si riuscirebbe a far viaggiare il trasporto su gomma rispettando i limiti imposti dalle esigenze ambientali e di una maggiore sicurezza sulle strade.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 9 settembre 2015

Regole certe per la ripresa

L'atto d'indirizzo è un documento con il quale il Governo indica le priorità politiche che dovranno essere perseguite. Quello pubblicato per il 2016 e relativo alla politica dei trasporti indica interventi sulla cui utilità non si può che convenire. Ma con quali tempi? Quelli, lunghissimi, previsti dalla Legge Obiettivo che, se non modificata, continuerà a consentire ad amministrazioni comunali, regionali e a semplici cittadini d'intervenire attraverso interminabili conferenze di servizi che bloccano solo i lavori senza dare certezze ai privati che vogliono investire? La risposta può essere una sola: no. Occorre superare le logiche perverse che fino a oggi hanno ostacolato la trasformazione di opere progettate, o già «cantierate», in opere realizzate. La realizzazione di una piattaforma nazionale che, attraverso Uirnet, metta in rete il mondo dei trasporti e della logistica, è un punto di partenza importante, sul quale Confrasperto è d'accordo; ma occorrerà trovarsi d'accordo su come realizzare il progetto, sui suoi costi, sulla certezza che la gestione delle informazioni non determini posizioni dominanti, ma possa aumentare la competitività. E importanti modifiche vanno introdotte alla voce autostrade del mare (favorendo le imprese che assicurano il trasporto in modo prevalente, se non esclusivo, via acqua) e diversificare gli interventi a sostegno del settore, favorendo le imprese virtuose.

Come trasformare le parole in fatti? Attraverso una reale capacità di scelta a cui corrisponda un'altrettanto concreta disponibilità di risorse, che possano portare, per esempio, dopo il raddoppio del Canale di Suez, a investire in porti e infrastrutture del Sud. E facendo sì che le operazioni di cabotaggio terrestre possano realizzarsi solo attraverso un'omogeneizzazione nei costi e nelle normative.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 16 settembre 2015

Priorità – Paese e la logistica dimenticata

Nel corso degli ultimi anni si sono moltiplicate analisi e denunce dei ritardi sofferti dal Paese sul fronte della dotazione infrastrutturale e dell'efficienza logistica. Tuttavia, sulle reali cause di tali carenze e su quanto questo gap sia realmente penalizzante in un'economia globalizzata per i cittadini e le imprese della nostra Penisola, ancora poco si è compreso. In altri termini, al di fuori degli addetti ai lavori, la "questione logistica" non è stata colta come una priorità del Paese. E anche la politica e i governi che si sono succeduti hanno derubricato questo aspetto a un asset secondario per lo sviluppo del Paese.

Su questo punto è, dunque, necessario un cambio di rotta e per questo Confcommercio ha deciso di organizzare a Cernobbio il 12 e 13 ottobre prossimi, in collaborazione con The European House - Ambrosetti, il 1° Forum Internazionale di Conftrasporto sui trasporti e la logistica.

Due giorni durante i quali autorevoli esponenti della politica, delle istituzioni, dell'economia, del mondo associativo si confronteranno sullo stato dell'arte e sui nuovi scenari della mobilità in Italia e in Europa.

Un incontro internazionale in cui, mettendo in luce i modelli di riferimento e le eccellenze del settore, si discuterà non solo della rilevanza e della centralità dei trasporti e della logistica per la crescita e lo sviluppo, ma anche dei costi impropri della burocrazia e della continua perdita di competitività del nostro sistema logistico e di trasporto stradale, portuale, ferroviario e aeroportuale.

Perché la nostra struttura materiale e immateriale della mobilità e della distribuzione delle merci, che figura nelle posizioni di retroguardia in Europa rispetto ai principali competitor, rischia di compromettere il futuro delle imprese italiane del settore e, più in generale, le opportunità di crescita del Paese.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 23 settembre 2015

Basta autogol sulle infrastrutture

Quante volte occorrerà ancora denunciare la grave carenza delle connessioni delle reti e dimostrare, prove alla mano, che questo deficit infrastrutturale penalizza la competitività italiana? E quante volte si dovrà spiegare a chi guida il Paese che una politica dei trasporti basata su infrastrutture realizzate senza che appartengano a un disegno d'insieme può solo fallire? Forse per farlo comprendere potrebbe servire un esempio: quello che arriva dalla Cina, che ha dato vita a una banca, l'Asian international infrastrutture, con l'obiettivo di realizzare un progetto sulle infrastrutture da far impallidire il progetto Marshall, costruendo "la nuova via della seta". Un progetto che si concretizzerà attraverso 5 corridoi e che con una bretella collegherà, attraverso le sue diramazioni, 3 continenti. Già 32 miliardi di dollari sarebbero arrivati e altri 60 sarebbero in viaggio.

Chissà, forse guardando a quel progetto, al quale partecipano 58 nazioni Italia compresa, i nostri politici potrebbero ricordarsi dei corridoi destinati ad attraversare l'Europa. Notare come tutti e tre i corridoi partano dai porti di Anversa e Rotterdam senza attraversare l'Italia; o che, in sostituzione del corridoio adriatico, se ne prevede uno nell'area balcanica avente come porto terminale il Pireo. Con un ulteriore piccolo sforzo potrebbero perfino arrivare a qualche importante deduzione: scoprendo, che dopo aver eliminato il progetto del ponte sullo Stretto di Messina, e con esso il ruolo di piattaforma logistica della Sicilia, si sta portando avanti una politica d'investimenti che non mira a intercettare il traffico proveniente dal canale di Suez e che non rivendica un ruolo per l'Italia nel quadro dei collegamenti intercontinentali. Il 12 e 13 ottobre a Cernobbio si parlerà di tutto questo. Sperando che il mondo politico voglia comprendere.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 30 settembre 2015

Lacci e laccioli del trasporto UE

In questi ultimi mesi sono maturate in Europa alcune decisioni che penalizzano le imprese italiane di autotrasporto e con esse la competitività del Paese.

La Germania ha introdotto una norma che obbliga le imprese estere a dimostrare che il conducente dell'automezzo che percorre le sue strade percepisce un livello di retribuzione omogeneo al salario minimo corrisposto ai lavoratori tedeschi. In Francia per le imprese europee che effettuano attività di cabotaggio (la possibilità che nell'ambito di un trasporto internazionale si effettuino trasporti all'interno della nazione che si attraversa) è fatto obbligo di aprire una sede o avere un referente dell'azienda residente. Ora anche il Tirolo ha annunciato l'introduzione di divieti mirati per i vettori che attraversano il territorio con alcune tipologie di merci.

Su tutte queste misure la UE è intervenuta chiedendo delucidazioni che però non ne hanno certo prodotto la sospensione. Gli Stati in questione, facendo proprio il motto napoleonico "on s'engage et puis s'en voit" (ci si impegna e poi si vedrà) le applicano mettendo fuori mercato i "concorrenti" italiani. Queste penalizzazioni rappresentano un importante capitolo delle disconnessioni esistenti nel nostro Paese nelle infrastrutture materiali e immateriali di cui Conftrasporto discuterà il 12 e il 13 ottobre a Cernobbio, in occasione del primo forum internazionale sui trasporti organizzato da Confcommercio. Un invito a riflettere ma soprattutto ad agire: il Governo ha l'obbligo di mettere in atto quelle iniziative richieste dalla categoria, ma fino a oggi tenute in freezer, che annullino le penalizzazioni per le nostre imprese. E alla luce degli scandali tedeschi nessuno potrà accusarci di antieuropeismo. Anche perchè a brigante si risponde con un brigante e mezzo...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 07 ottobre 2015

Ora si investe sulla logistica

Puntare sulla logistica conviene. Gli operatori del trasporto e della logistica che Confrtrasporto rappresenta lo sanno e sono pronti a ribadirlo in occasione del primo Forum internazionale dei trasporti, organizzato da Confcommercio - Confrtrasporto in collaborazione con The European House- Ambrosetti, in programma a Villa d'Este, a Cernobbio, lunedì 12 e martedì 13 ottobre. Un evento voluto per mostrare a tutti, a cominciare dalla classe politica, quali sono le strade da seguire per rilanciare l'economia e per impedire che un domani chiunque possa dire: "Io non sapevo, non avevo capito...". Per impedire che restino inascoltati gli appelli affinché l'Italia diventi economicamente ciò che naturalmente è già: la piattaforma logistica europea nel Mediterraneo. Un traguardo obbligatorio, come confermano le analisi elaborate dall'ufficio studi di Confcommercio e l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti. Tre i grandi temi: l'inadeguatezza infrastrutturale, la bassa accessibilità materiale e digitale, la latitanza di un'efficace politica logistica. Il quadro che emerge è di un'Italia disconnessa a causa delle sue strutture materiali e immateriali non al passo con i tempi, con le nuove rotte internazionali delle merci che rischiano di marginalizzare il mercato nazionale rispetto alla concorrenza sempre più agguerrita. Il raddoppio del canale di Suez, la nuova via della Seta, con i 5 corridoi che collegheranno Oriente e Occidente, fanno della logistica un fattore chiave per la ripresa. Lunedì saranno illustrati lo scenario economico, il ruolo della mobilità in Europa e le possibili vie per "superare l'Italia disconnessa"; martedì i modelli di riferimento e il ruolo di istituzioni e territori. Sul palco esperti internazionali, operatori dell'economia del mare, del ferro e della gomma, esponenti del mondo economico, politico e sindacale. Il ministro Graziano Del Rio concluderà i lavori.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 14 ottobre 2015

Trasporti: la tassa occulta degli italiani

C'è una «tassa invisibile» di 700 euro che ogni famiglia italiana è costretta a pagare, a sua insaputa, ogni anno: è il prezzo dell'incapacità del nostro Paese di realizzare una logistica dei trasporti competitiva, un'incapacità che costa 42 miliardi di euro «scaricati» sui contribuenti. La situazione, denunciata a Cernobbio dal presidente Carlo Sangalli nel primo Forum Internazionale sui trasporti e la logistica organizzato da Confcommercio - Conftrasporto, è insostenibile per due motivi: da una parte frena la crescita della nostra economia e dall'altra fa accelerare le già pesanti difficoltà delle famiglie italiane. E visto che il termine insostenibile obbliga a trovare una soluzione, Confcommercio non ha voluto perdere tempo nell'indicare la strada da seguire: nuove riforme che facciano innestare una nuova marcia a un Paese il cui sistema di mobilità di merci e persone presenta strutture materiali e immateriali non al passo coi tempi. I numeri illustrati a Cernobbio non lasciano dubbi: gli investimenti in questo comparto, che dal 2000 al 2013 si sono dimezzati, e gli stanziamenti di risorse in bilancio, che sono passati dagli 80 miliardi del 2004 a poco meno di 15 quest'anno, esigono un intervento immediato se non vogliamo proseguire su una «cattiva strada» destinata a portare a una progressiva e letale perdita di competitività che estrometterà l'Italia dalle nuove rotte internazionali delle merci. In altre parole, occorre fare ciò che non è mai stato fatto: inserire la questione logistica fra le grandi priorità, per permettere all'Italia di risalire una classifica (quella sulla competitività di circa 150 Paesi valutati in base alle qualità delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e aeree) che ci vede oggi in sconcertante ritardo rispetto ai primi 5 Stati in vetta alla graduatoria. L'invito che il ministro Delrio ha lanciato da Cernobbio, per un sistema di appalti pubblici ispirato a semplicità e trasparenza, è un buon punto da cui ripartire.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 21 ottobre 2015

Trasporti, regole e troppi incidenti

I dati sugli incidenti mortali che vedono coinvolti i mezzi pesanti presentati nella recente riunione della Commissione per la sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto forniscono un quadro allarmante. E purtroppo si tratta di un allarme che, pur essendo suonato più volte, alzato a tutto volume da Conftrasporto, è rimasto inascoltato. Rispetto al 2014, nei primi 9 mesi di quest'anno gli incidenti mortali con coinvolti camion sono aumentati dell'11,2 % e tra le vittime l'11% erano conducenti di Tir. L'aumento del traffico può essere una causa, così come lo è di certo il depotenziamento delle norme sui costi minimi della sicurezza generata da una criptica sentenza della Corte di giustizia europea emessa in risposta a un'istanza del Tar del Lazio che non ha inteso, come invece accaduto in casi simili in passato, riconfermare quello che in una società civile dovrebbe essere un riferimento prevalente: la priorità della sicurezza. Valore non negoziabile, che non può essere subordinato a interessi di natura economica. A causa di quella sentenza, ma soprattutto delle diverse interpretazioni che ha generato, il ministero dei Trasporti è dovuto intervenire ma il risultato è stato l'indebolimento dell'impianto che il Parlamento aveva introdotto per legge a salvaguardia dell'incolumità dei cittadini. Le nuove norme sono degne della Sibilla Cumana: mantengono i principi di sicurezza ma spalancano la strada a scappatoie. Qualcuno dovrebbe sentirsi in difficoltà di fronte all'incremento delle morti sulle strade: in primis quei committenti che ricercano solo il guadagno sfruttando soprattutto i piccoli operatori dell'autotrasporto. Ma anche qualcun'altro dovrebbe farsi un bell'esame di coscienza: i burocrati che sembrano voler ostacolare il percorso grazie al quale, in un Paese "normale", nell'Albo degli autotrasportatori potrebbero essere iscritte solo le imprese che rispettano le regole.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 28 ottobre 2015

Cartellino rosso a chi gioca sporco

La riunione convocata dal ministro per i Trasporti Graziano Delrio, che ha voluto incontrare i rappresentanti del mondo dell'autotrasporto, ha aperto il confronto sulle questioni più urgenti per la categoria: dalla competitività delle imprese italiane alla lotta al cabotaggio abusivo; dai tempi di pagamento alla regolarità del mercato e all'efficienza dei servizi della pubblica amministrazione, solo per citare i temi più caldi. Un confronto particolarmente importante alla luce della Legge di stabilità che ipotizza una revisione di spesa anche per il ministero per i Trasporti chiamato ad affrontare alcuni aspetti di forte impatto sulle imprese del settore. Da tempo Conftrasporto, Unatras e Anita, federazione di Confindustria, hanno ribadito la ferma volontà di trovare soluzioni condivise che diano riposte selettive, privilegiando le imprese rispettose delle regole: un percorso avviato in occasione dell'ultimo protocollo d'intesa e che non può restare sulla carta. È giunta l'ora di attuare gli impegni presi a tutela delle imprese italiane che competono nel mercato europeo e che per farlo sono pronte a investire in tecnologie chiedendo, in cambio, che solo gli operatori che rispettano le regole siano i destinatari degli aiuti del Governo. Da qui la richiesta, prima di procedere a possibili tagli delle risorse, di adottare scelte che portino a escludere dal mercato tutti i soggetti irregolari. Una manovra obbligata, da affidare a un Comitato dell'Albo rimesso nelle condizioni di esercitare controlli certi. E obbligatorio è anche intervenire nei confronti di chi continua a "traslocare" le proprie sedi nei Paesi con leggi meno severe e costo del lavoro più basso; contro l'abusivismo nelle operazioni di cabotaggio; per migliorare il trasporto combinato, per non penalizzare i trasporti con eccessivi divieti di circolazione. Sì, dunque, a un nuovo percorso, ma solo se prima sarà dato il semaforo verde alle riforme che da tempo le federazioni invocano nell'interesse del Paese.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 04 novembre 2015

Su alcool e droga occasione persa

Da tempo si dibatte il tema dell'omicidio stradale e molti annunci si sono susseguiti senza però il minimo coordinamento, col risultato che Camera e Senato hanno affrontato la materia separatamente, producendo due disegni di legge sullo stesso tema. Una situazione che potrebbe indurre a pensare che l'intensa attività sia stata finalizzata alla ricerca di facili consensi. In altri Paesi la questione dell'uso di droga o dell'abuso di alcool da parte di chi guida è stata risolta con una regola semplice: "chi guida non beve o non si fa". Semplice, ma sembra che da noi la semplicità sia inimmaginabile. Al suo posto meglio un bel "pasticcio all'italiana", ricetta con una lunga tradizione quando si tratta di "cucinare" norme. Sempre meglio di niente dirà qualcuno: vero, ma resta il timore che saremo costretti a commentare nuove stragi commesse da irresponsabili che guidavano in stato grave di alterazione. Il testo partorito dalla Camera, esaltato da chi è portato a presentare come "successi storici" risultati modesti, di fatto introduce la nuova fattispecie dell'omicidio stradale, con un inasprimento della pena, da 8 a 12 anni, se il "conducente omicida" è alterato da alcool o droga. E qui si arriva al ridicolo (se non ci fosse da piangere): infatti se un conducente uccide e gli viene riscontrato un tasso alcolemico da 0,8 a 1,5, la pena varia da 5 a 10 anni; se invece il tasso è superiore al valore di 1,5, la pena va da 8 a 12 anni. Come se morire ammazzati da un ubriaco "moderato" fosse differente che essere uccisi da un ubriacone. Si morirebbe meglio? Le famiglie soffrirebbero meno? Nulla si prevede invece per chi, sobrio, si mette a messaggiare al volante, fenomeno causa di molti incidenti. In compenso presto sarà però sanzionato chi fuma in auto. Questi sarebbero i nuovi legislatori pescati dalla "rete" o tra pseudo esperti? Ma fateci il piacere...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" dell'11 novembre 2015

Ora il Ponte sullo Stretto

Per troppi anni si è parlato, spesso a sproposito, di grandi opere infrastrutturali necessarie a creare sviluppo soprattutto in determinate zone del Paese. Opere come il Ponte sullo Stretto di Messina, considerato pedina chiave sullo scacchiere del rilancio dal ministro Pietro Lunardi e dal governo Berlusconi. Allora dei 10 Corridoi facenti parte delle reti Ten approvate in Europa quattro interessavano l'Italia. E fra quelle opere strategiche c'era anche il Ponte sullo Stretto, parte del Corridoio 1 che avrebbe dovuto congiungere Berlino e Palermo. Per i troppi che non sanno ma amano lo stesso parlare, il Ponte era cofinanziato dalla Comunità europea e da investitori privati. La commissaria Loyola de Palacio aveva intuito che il Ponte avrebbe collegato al continente oltre cinque milioni di siciliani e avrebbe realizzato una piattaforma logistica europea avanzata nel Mediterraneo. La lungimiranza di chi aveva intuito come la sfida sarebbe stata tra i porti del nord Africa e l'Europa, la determinazione messa in campo da Pietro Lunardi e Silvio Berlusconi avevano generato le condizioni per dotare l'Italia di un vero piano di sviluppo. Quello che è seguito è tristemente noto: la demagogia e la superficialità hanno portato all'annullamento della gara (con una penalità di 500 milioni di euro a carico del nostro Paese) e i porti che beneficeranno delle merci che dal canale di Suez entreranno nel Mediterraneo saranno quelli del nord Africa. Ora il presidente del Consiglio Matteo Renzi sembra voler rilanciare l'opera e la sua determinazione lascia intendere una precisa volontà, anche se qualcuno, maliziosamente, ha ipotizzato una manovra per nascondere i gravi problemi nell'isola. L'augurio è che chi vuole lo sviluppo del Paese si schieri al suo fianco, sostenendo la realizzazione di un'opera determinante per ridare competitività al Paese.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 18 novembre 2015

Trasporti, gomma e i pochi controlli

Quanto accaduto in Francia è tragico: per coloro che sono rimasti coinvolti, per le loro famiglie, per l'intera società civile che non può, di fronte al terrorismo più sanguinario, commettere l'errore imperdonabile di dividersi e sottovalutare le possibili conseguenze delle stradi di Parigi. Eventi talmente tragici da rendere impensabile il fatto che anche una sola persona possa sottovalutarli e che, superata l'ondata di indignazione, si possa far passare quanto successo in seconda linea. Sarebbe come decidere, consapevolmente, di voler viaggiare a ritroso nel tempo verso le orrende atrocità naziste. Commettere un simile errore sarebbe diabolico.

E per non sbagliare occorre principalmente imbracciare un'arma, pacifica: quella di una vera politica dei controlli, di cui Confrasperto da anni segnala l'assenza destinata solo a favorire fenomeni d'illegalità, a spalancare le frontiere a traffici illegali. Da quelli degli immigrati a quelli di armi. Di fronte a situazioni eccezionali occorrono eccezionali decisioni. Come, per esempio, sopprimere temporaneamente il cabotaggio terrestre. In alternativa, se gli eurocrati dovessero accampare le "solite scuse", si potrebbe almeno dare attuazione a un sistema di prenotazione, da effettuarsi sette giorni prima di intraprendere un trasporto di cabotaggio in Italia e per i trasporti internazionali provenienti da Paesi extra Ue.

Un sistema che, prevedendo una notifica da inoltrarsi con largo anticipo sul viaggio, indicando l'impresa, il conducente del veicolo, il percorso e altre importanti informazioni, consentirebbe di programmare controlli mirati. Senza i quali si favoriscono non solo le distorsioni della concorrenza ma anche l'ingresso nei Paesi dell'area Schengen di clandestini e, forse, di potenziali terroristi.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 25 novembre 2015

Servono controlli su tutta la filiera

Il conducente di un Tir viene fermato in Piemonte e durante i controlli la polizia scopre che ha alterato il cronotachigrafo per far risultare che ha rispettato i tempi di guida e riposo previsti dalla legge, facendo scomparire un po' di tempo trascorso al volante e qualche decina o forse centinaia di chilometri percorsi. Gli investigatori gli contestano non solo il mancato rispetto dei tempi di guida ma addirittura il reato di attentato alla sicurezza dei trasporti. Ora quel camionista rischia la revoca della patente prevista.

Indiscutibile risultato di un rapporto causa effetto: nessuno intende sminuire le responsabilità di un lavoratore che, autosfruttandosi, mette a rischio l'incolumità propria e altrui; quello che però non torna è che a pagare è solo l'ultima ruota del carro. Il camionista. Con l'aggravante di attuare una legge dimenticandosene un'altra: quella che esige controlli sull'intera filiera, a partire dal committente, misteriosamente dimenticato dai controlli.

È ora di dire basta a comportamenti parziali che si limitano a colpire il più debole e nulla fanno per verificare se esistano altre responsabilità, per capire se a un camionista la "scelta" di viaggiare oltre le ore previste senza fermarsi sia stata imposta da altri. Per far sì che l'Italia impari a rispettare il principio della responsabilità condivisa, controllando e sanzionando, nel caso risultasse "colpevole", anche il committente, Confrtrasporto chiede alle autorità competenti di procedere con tutti gli accertamenti previsti. E in ragione delle risposte fornite valuterà, con i propri legali, di procedere per omissioni di atti d'ufficio nei confronti di chi non ha dato applicazione a tutte le disposizioni di legge. Chi mette in pericolo la sicurezza altrui deve essere punito ma la regola deve valere per tutti.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 02 dicembre 2015

Ora basta con gli aiuti a pioggia

È una settimana decisiva per la Legge di Stabilità e, di conseguenza, per il mondo del trasporto coinvolto da alcuni provvedimenti. Sotto i riflettori, in particolare, c'è la significativa riduzione e ristrutturazione della spesa pubblica, per la quale le rappresentanze responsabili del settore hanno identificato un percorso con il ministro ai Trasporti Graziano Delrio destinato a produrre tagli calibrati in base a un principio preciso: chi più inquina paga.

Gli operatori del trasporto che vorranno competere sul mercato saranno favoriti nella sostituzione dei veicoli motorizzati che abbiano un'età superiore ai vent'anni e questo non potrà che produrre positività per l'ambiente e per la sicurezza, incrementando le entrate dello Stato e attivando un circolo virtuoso per le case costruttrici. Una parte delle risorse sarà inoltre destinata a rilanciare le autostrade del mare e a incentivare l'utilizzo della ferrovia. Tutte scelte frutto di una valutazione responsabile da parte del Governo e dei rappresentanti delle federazioni convinte della necessità di compiere scelte idonee a sostenere agli operatori in un mercato europeo.

Federazioni che, pur costrette a confronti non certo facili, sono consapevoli dell'importanza di far prevalere l'interesse generale e di quanto potrebbe risultare sbagliato e pericoloso abbandonare la strada scelta. Ora occorre che le intese siano però rispettate nell'insieme: la politica degli interventi a pioggia, in vigore per troppi anni, dev'essere abbandonata a favore di interventi selettivi che diano più competitività e favoriscano le imprese regolari, garantendo così ricadute positive anche sui livelli occupazionali degli autisti italiani che negli ultimi tempi, causa l'elevato differenziale sul costo del lavoro, sono diminuiti a vantaggio dei conducenti esteri.

Le condizioni per ripartire esistono: la speranza è che la burocrazia non si metta ancora una volta di traverso. L'autotrasporto non lo potrebbe più tollerare.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 09 dicembre 2015

Gas naturale: perché in Italia no?

Perché l'Italia non utilizza veicoli alimentati a Gnl, ovvero gas naturale liquido, anche per il trasporto di merci pericolose? La domanda è da tempo senza risposta e questo risulta incomprensibile non solo perché l'Italia non ha voluto sottoscrivere un accordo multilaterale firmato invece in altri Paesi (col risultato, ancora una volta, di penalizzare le imprese nazionali rispetto a quelle estere), ma anche perché l'utilizzo di tale gas è già previsto dal regolamento ADR che entrerà in vigore tra un anno. A conferma che non esistono pericoli. Conferma peraltro ribadita dal fatto che i veicoli esteri alimentati a gas naturale liquido possono regolarmente circolare, mentre senza la sottoscrizione del protocollo da parte del nostro Governo quelli nazionali sono costretti a restare spenti. Una situazione che ha dell'assurdo, considerato anche che la filiera del Gnl è inclusa nell'ambito della strategia energetica nazionale, tanto che sono previsti incentivi a sostegno degli acquisti di mezzi ad alimentazione Gnl. Il Governo sembra dunque condividere l'utilizzo del gas naturale liquido: allora perché non si sbriga a sottoscrivere quell'accordo? Forse siamo noi a non riuscire a comprenderne le profonde ragioni che si celano (molto bene) dietro questa scelta? O forse siamo di fronte a un'ulteriore dimostrazione di come troppe volte si proceda nel nostro Paese? Il timore che nutre il mondo dell'autotrasporto è di dover presto assistere a nuove parole (precisazioni tecniche che mireranno a nascondere quello che in realtà è una situazione che rasenta il ridicolo) mentre servirebbero fatti: ovvero che il Governo rimuovesse l'ostacolo in fretta mettendo gli operatori nazionali in grado di competere ad armi pari con la concorrenza straniera.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 16 dicembre 2015

Bene il Governo, finiscono gli aiuti a pioggia

Occorre riconoscere al ministro dei Trasporti Graziano Delrio e ai suoi collaboratori di aver mantenuto sostanzialmente la parola data alle rappresentanze dell'autotrasporto: nel testo predisposto dalla Commissione Bilancio e in attesa d'essere approvato dei due rami del Parlamento sono infatti state inserite le misure concordate con i rappresentanti delle associazioni di categoria. Fondamentali per una "svolta definitiva", a partire dalla decisione di destinare in modo razionale le risorse inserite nella legge di Stabilità, cancellando l'epoca degli aiuti a pioggia.

Solo gli automezzi ecologicamente avanzati potranno essere destinatari del sistema di compensazione per il recupero della differenza sull'accisa sui carburanti e il medesimo principio sarà applicato anche alle riduzioni compensate per i pedaggi autostradali, sistema introdotto da diversi anni con l'obiettivo di indurre i piccoli operatori a viaggiare in gruppo, mentre 138 milioni di euro saranno destinati a incentivare, per tre anni, il trasporto su treno e su nave. Aiuti "mirati" sono previsti anche per potenziare il sistema di garanzia per le imprese con lo stanziamento di ulteriori 10 milioni di euro, mentre per quanto concerne le imprese che operano sui traffici internazionali è previsto un intervento sul costo del lavoro che consenta loro di poter essere competitive. La misura ridurrà anche la possibilità di utilizzare autisti "in affitto", alla quale ricorrono le imprese. Infine verranno modificate le norme sui trasporti internazionali attraverso un sistema di controlli che porrà fine all'abusivismo da parte di vettori esteri. Se dopo l'approvazione definitiva le misure saranno rapidamente attuate e potenziate dalle nuove funzioni attribuite all'Albo, potrà dirsi avviato un passo significativo per favorire le imprese virtuose e garantire maggior sicurezza a tutti.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 23 dicembre 2015

Ora rischiamo il bis sul pasticcio rifiuti

Sistri, perché dobbiamo pagare per non avere nulla? Con questa domanda si apre la lettera aperta al presidente del Consiglio Matteo Renzi pubblicata sull'edizione di lunedì 21 del Giornale. Una domanda che esige una risposta sul futuro e deve far riflettere sul passato. Quella del sistema informatico istituito per tracciare il trasporto di rifiuti pericolosi è una lunga storia e decisamente unica, almeno per absurdità.

La storia inizia a febbraio 2010, quando i trasportatori sono chiamati a pagare la tassa destinata a dimostrarsi presto inutile. E non certo perché un sistema di tracciabilità non debba essere introdotto, ma perché da allora non ha mai funzionato. Naturalmente l'invenzione, tutta italiana, non trova riscontro in altri Paesi della Comunità. Ma si sa, quando si tratta di recuperare denaro non siamo secondi a nessuno. Il sistema entra in funzione (si fa per dire) nell'ottobre 2013. Da allora gli operatori del trasporto sono stati costretti (pena maxi sanzioni) a finanziarlo nonostante le scatole nere non abbiano mai adempiuto all'obiettivo.

Ai ripetuti appelli che Confrtrasporto ha lanciato dedicando al «pasticcio all'italiana» diverse pagine acquistate sul Giornale ha fatto eco solo un imbarazzante (per il Governo) silenzio. Una presa in giro. Oggi il Governo guidato da Matteo Renzi, e con Gianluca Galletti al volante del ministero all'Ambiente, ha disdettato il Sistri e ha indetto una gara pubblica per far realizzare un nuovo Sistri a un altro soggetto. Ciononostante, mentre i produttori di rifiuti sono esentati dal pagare (non le iscrizioni ma le sanzioni per i mancati versamenti), la gabella è rimasta in vigore per gli autotrasportatori. Chiamati a pagare oltre 15mila euro di multa ogni volta venissero scoperti a viaggiare senza iscrizione. Per il presidente Renzi è degno di un sistema civile?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 30 dicembre 2015

I due errori di quest'anno

Il 2015 se ne va e con esso alcuni progetti che l'Italia attendeva. Come l'introduzione del reato di omicidio stradale e la riforma dei porti. Per quanto riguarda il primo i facili annunci l'avevano dato per approvato da agosto. Cosa l'ha fermato? Non esiste una contrarietà concettuale ma esistono forti perplessità sul sistema sanzionatorio che i senatori hanno introdotto, oltre a dubbi sulla costituzionalità e l'assenza di un obiettivo rieducativo. Il percorso è a ostacoli e per superarli è sperabile che il Governo non ricorra ancora a una votazione di fiducia alla Camera, visto che già averla posta al Senato non è stato edificante e che per un reato la cui punibilità è condivisa non avrebbe senso. Individuare delle soluzioni adeguate non è difficile: basterà evitare la demagogia. Anche per la riforma del sistema portuale bisognerà attendere: una sentenza emessa dai giudici della Corte costituzionale impone un ripensamento dell'intero impianto della legge. Le norme attuali prevedono il coordinamento tra Stato e Regioni su interventi di competenza legislativa concorrente. Non avendole il Governo rispettate, il ricorso presentato dalla Regione Campania è stato accolto. Questo obbligherà a far approdare il processo decisionale nella Conferenza Stato-Regioni. L'augurio è che l'ottimismo della ragione del ministro ai Trasporti Graziano Delrio trovi ascolto, ma i problemi non mancano: il sistema di governo dei porti è presente nella legge sulla semplificazione approvata, ma le nuove Autorità portuali discendono dal Piano della logistica portuale incorso nella dichiarazione di incostituzionalità. Confratrasporto dal 2014 ha evidenziato la necessità di intervenire sul titolo quinto per evitare il rischio di ricorsi alla Corte. Non è stata ascoltata. Speriamo almeno di evitare altri errori frutto di facili annunci di cui il Paese paga il conto.

Paolo Uggè