

SI ALLE MEGA NAVI CON INFRASTRUTTURE

Mega navi e porti italiani inadeguati ad accoglierle: un tema di grande interesse quello affrontato nel convegno di Federagenti che si è recentemente tenuto a Roma e che ha fatto emergere una verità ineluttabile: lo sviluppo del trasporto marittimo, sempre più indirizzato verso il gigantismo navale, è strettamente dipendente dai fattori infrastrutturali. Con un'altra certezza: quando si parla di infrastrutture non è sufficiente pensare ai fondali, ciò che è essenziale è la funzionalità delle reti ferroviarie o stradali sulle quali trasferire i container appena sbarcati. Pur senza dimenticare che oltre a valutazioni prettamente economiche legate alla produzione e al trasporto esistono anche fenomeni sociali e ambientali collegati alla crescita del gigantismo navale, la questione dirimente sembra comunque essere quella infrastrutturale e logistica. Occorre allora porsi la domanda se la capacità dei nostri mezzi e soprattutto delle reti sia adeguata. Se i treni in Italia possono trainare al massimo 550 vagoni per una portata intorno alle 1600 tonnellate, com'è possibile competere con i treni stranieri da 750? Da qui il problema delle reti ferroviarie che debbono essere messe in condizione di accogliere convogli con una capacità superiore a quella oggi praticata nel Paese. In termini di costi si tratta di un 20 per cento in meno: un elemento che dovrebbe indurre chi si occupa di politica dei trasporti a domandarsi cosa succederà quando, tra non molto, questione di mesi, dal Gottardo entreranno i treni esteri con quelle capacità. Indubbiamente i porti dell'alto Tirreno subiranno una perdita competitiva fortissima. Ecco dunque riemergere la questione del gigantismo navale che, al di là delle opportunità, deve essere approfondita.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 13 gennaio 2016

ORA FACCIAMO RIPARTIRE IL TRASPORTO

Qualche superstizioso avrà salutato il 2016, anno bisestile, facendo gli scongiuri; altri l'hanno accolto con speranza, come possibile portatore di ripresa. Il mondo dell'autotrasporto, semplicemente, ha salutato il 2016 con l'augurio che porti fatti concreti. Facendo sì che in tempi brevi le risorse stanziare dal governo nella Legge di stabilità per i trasporti divengano fruibili e, soprattutto, che tutti possano trovare posizioni condivise avviando insieme un nuovo percorso che metta fine agli interventi a pioggia e che abbia due punti d'arrivo strategici: quelli al centro di precise richieste concordate con il ministero dei Trasporti dalle organizzazioni responsabili, ovvero far ripartire il trasporto combinato e privilegiare il rispetto dell'ambiente. Proprio il mondo dell'autotrasporto ha viaggiato in prima linea a favore di queste sinergie: le risorse di circa 90 milioni di euro all'anno destinate per tre anni a favorire l'incontro fra treni e tir e fra le autostrade d'asfalto e quelle del mare, non rappresentano infatti l'approdo di una rotta tracciata da chi dovrebbe rappresentare gli interessi del sistema mare, come si è sentito affermare in qualche commento. Mentre qualcuno, forse troppo impegnato a giocare a una nuova forma di battaglia navale, nei convegni propugnava lo sviluppo dell'integrazione strada - mare, c'è stato chi (Conftrasporto, con le altre federazioni dell'Albo) si è speso molto più concretamente per sostenere il rilancio delle Autostrade del mare. Una via che Conftrasporto quest'anno percorrerà con sempre maggior decisione, spalancando le porte a chi vorrà fare gioco di squadra per realizzare, in Confcommercio, la casa comune dove i temi del trasporto, della logistica e della spedizione diventino un fattore comune per creare nuove opportunità per il Paese.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 20 gennaio 2016

BASTA FROTTOLE SULLO SMOG

Dopo anni di tranquillità, nei quali piogge e venti hanno lavato l'aria impedendo che le città si trasformassero in camere a gas, gli ultimi mesi di siccità hanno riaperto le polveri: quelle del Pm10 ma anche quelle delle polemiche. Scatenando una caccia all'untore che ha soprattutto un volto: quello dei camion, sempre in prima fila quando c'è da trovare un capro espiatorio e qualcuno da punire con i divieti. Polemiche che hanno inquinato anche la capacità di molti di riflettere. Sul pericolo che questa politica terroristicco-ecologica rischi di creare più danni degli stessi fattori ambientali, addensando una cortina di smog che impedisce di ricordare.

Un esempio? Quando un ministro tentò d'imporre in tutto il nord Italia l'obbligo d'installare sui mezzi pesanti i filtri anti particolato si scoprì che, agendo sulle particelle rompendole, avrebbero rischiato di renderle più facilmente respirabili. Una pessima soluzione? Di certo un ottimo affare visto che un filtro costava fino a 7000 euro. E un esempio d'incapacità a fare prevenzione, adottando strategie come quella suggerita nel «Patto della mobilità urbana» da Confrtrasporto e Confcommercio per regolamentare l'ingresso nelle aree urbane.

Quanti benefici porterebbe non far entrare simultaneamente migliaia di veicoli? A qualcuno sfugge che sono i mezzi che viaggiano a passo d'uomo, con una peggiore combustione, ad avvelenare l'aria? Un veicolo Euro 6 a 30 chilometri orari inquina più di uno di 30 anni Euro 0. Sono questi gli elementi a cui si dovrebbe fare riferimento (a Milano ogni bus ha un potere d'inquinamento pari a 2.770 auto) per ripulire l'aria. Senza raccontare ecoballe a milioni di italiani, ai quali il sito www.conftrasporto.it offre l'opportunità di viaggiare nei cambiamenti climatici dall'anno 535 al 1985: una lettura che demolisce ogni costruzione eco catastrofica dei nostri giorni.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 27 gennaio 2016

GLI STRANIERI DEL MARE

Gli armatori italiani potrebbero alzare bandiera bianca entro pochi anni come ha denunciato il proprietario di Moby e Tirrenia Vincenzo Onorato? Difficile dirlo: più facile invece prevedere che possa colare a picco l'occupazione nel settore per i lavoratori italiani qualora le pressioni sul Governo da parte di Confitarma, denunciate dallo stesso Onorato ma smentite dal presidente dell'associazione dell'imprenditoria marittima Emanuele Grimaldi, portassero davvero all'estensione di benefici fiscali italiani a tutte le bandiere comunitarie, anche a quelle che imbarcano marittimi extracomunitari.

Chi è al timone dell'Italia deve trovare una rotta che difenda i posti di lavoro per gli italiani. È un (bruttissimo) vezzo di un'imprenditoria che non considera l'uomo quello dell'apertura indiscriminata a lavoratori extracomunitari solo perché costano meno. Bruttissimo e pericoloso visto che se non verrà alzata una diga per fermarlo allargherà il bacino dei già tantissimi senza lavoro italiani. Il premier Matteo Renzi, può e deve tutelare i nostri cittadini, perché nel mondo dei trasporti l'"occupazione straniera" è già in atto. Sono sempre più le imprese di autotrasporto costrette, per essere competitive, a ricorrere al personale in affitto o alla fittizia localizzazione all'estero. L'Italia deve gridare con forza "Je suis (avec) Onorato". Perché non si infrangono le leggi se si destinano interventi pubblici agli armatori comunitari che imbarcano marittimi nazionali e comunitari: si aiuta il Paese. Muovendosi sott'acqua, gruppi esteri stanno cercando di acquisire l'imprenditoria nazionale: fa parte delle regole del gioco, ma non può avvenire per il disinteresse del Governo.

Paolo Ugge

NUOVI CONTROLLI PER LA PATENTE. MA CHI SARA' A PAGARE IL CONTO?

Quante persone in Italia sanno che per rinnovare la patente dovranno sottoporsi a un nuovo esame, medico, per constatare se soffrono di eventuali apnee ostruttive del sonno, conosciute come Osas? Probabilmente poche, considerato che la notizia del decreto che recepisce la direttiva comunitaria e impone l'obbligo, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 13 gennaio, ha trovato scarso spazio sulla stampa. Eppure coinvolge milioni di patentati, molti dei quali a rischio: secondo la Commissione tecnica europea circa il 20% degli incidenti stradali è dovuta ai colpi di sonno e la presenza dell'Osas, oltre a rappresentare una concausa di problemi vascolari e metabolici, fa dormire male di notte determinando sonnolenza di giorno. Quando milioni di persone sono al volante. Indispensabile prevenire. Ma come? Nei testi diffusi esistono difformità, forse causate da errori di traduzione, e alcuni aspetti restano poco chiari. Chi sosterrà il costo dell'accertamento medico che richiede l'applicazione, per una notte intera, di un apparecchio da applicare al viso? Dove avverrà l'esame? Potrà essere fatto a casa, sul Tir, o in ospedale? Nel caso fosse accertata l'esistenza dell'Osas, che determinerà il rinnovo della patente solo per un anno, cosa avverrà poi?

Il dubbio maggiore riguarda un altro interrogativo: il servizio pubblico è pronto a gestire l'elevato numero di richieste se i medici decideranno di richiedere la verifica? Domande alle quali dovrà dare una risposta chiara il ministero competente, allertato da tempo da Confrtrasporto preoccupata che l'intera vicenda, gestita dalla macchina burocratica, finisse col lasciare a piedi molti autotrasportatori. Che con la guida ci campano. Perché se è vero che la salute va tutelata, è altrettanto certo che chi non lavora non solo non fa l'amore, come cantava Celentano, ma non mangia. E anche in questo caso muore.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 10 febbraio 2016

PRIMA FERROVIE PIU' MODERNE

La Commissione Trasporti della Camera ha ripreso l'esame della proposta di legge per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. Niente di più condivisibile, facendo però attenzione ad affrontare temi delicati e con implicazioni tecniche, possedendo le opportune conoscenze. Altrimenti il meglio rischia di diventare nemico del bene.

Alcune cose da avere chiare? Innanzitutto quando scatta la convenienza economica per il trasporto su ferro, che al sotto dei 450/500 chilometri non esiste. Inoltre che la logistica si misura con il tempo e le «rotture di carico» incidono.

Poi c'è la sicurezza. Il Governo pensa di limitare il trasporto stradale per le merci pericolose entro un raggio di 200 chilometri spostando il resto su rotaia? Un'analisi delle infrastrutture esistenti è stata realizzata? E stato considerato che le stazioni ferroviarie sono prevalentemente nei centri urbani? La tragedia di Viareggio non ha insegnato nulla? E non dovrebbe far riflettere che questa ipotesi, già affrontata negli 1996/97, fu abbandonata dopo verifiche che dimostrarono la non convenienza?

Nella logistica moderna la competitività di un tessuto industriale deve trarre vantaggi a una rete ferroviaria adeguata: ma le case si costruiscono dalle fondamenta e non dal tetto. Prima riammoderniamo le strutture, in modo che la modalità ferroviaria divenga reale supporto per efficientare la distribuzione. Poi legiferiamo. Magari seguendo i consigli di chi ogni giorno fa, e dunque sa.

Paolo Ugge'

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 17 febbraio 2016

PER L'INDOTTO ILVA IL LAVORO E' FERMO MA LE TASSE NO

Il mondo del trasporto non è riuscito a ottenere quello che, con una classe politica adeguata, avrebbe invece raggiunto: la sospensione del versamento dei tributi erariali per le imprese del settore che vivono pesanti difficoltà per la situazione del gruppo Ilva e che da un simile provvedimento avrebbero potuto ottenere una boccata d'ossigeno.

Aziende che non sono state pagate per mesi dal committente e che si sono trovate in difficoltà a far fronte a loro volta agli impegni.

A partire proprio dal carico di tasse che lo Stato esige invece gli venga "consegnato". A qualunque costo, compreso quello della chiusura delle imprese. Nessuno vuole fare di ogni erba un fascio: il settore ha apprezzato l'impegno dei commissari e dei politici che, comprendendo la situazione, si sono fatti portavoce in Parlamento di una richiesta che avrebbe semplicemente sospeso, non annullato, anche per alcuni mesi del 2016 il versamento. Ma l'emendamento è stato respinto, nonostante la misura non facesse che riproporre quanto concordato per il 2015 con l'allora ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, e nonostante nella relazione tecnica del provvedimento sull'Ilva si affermi chiaramente che per le casse dello Stato non si sono generati effetti sul gettito sia per il fatto che non si trattava di importi rilevanti sia per la brevità della durata della sospensione.

Perché allora l'Esecutivo non ha saputo o voluto trovare quella "soluzione adeguata" chiesta dai parlamentari che, non essendo la vicenda Ilva definita, hanno raccolto le preoccupazioni della Confrtrasporto trasformandole in un ordine del giorno per impegnare l'Esecutivo a dare tutt'altra risposta? Perché non è stata rispettata una promessa solenne quale dev'essere considerata quella di un ministro?

Il Decreto Mille proroghe ha dato via libera a misure che comportano costi per lo Stato, ma ha intimato l'alt a una manovra a favore di operatori che consentono, con la loro attività, la consegna dei prodotti finiti. Chi parla per slogan, in gran parte smentiti dai fatti, è in grado di spiegare?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 24 febbraio 2016

STOP AGLI ADDETTI IN AFFITTO

Basta alla somministrazione di lavoratori mobili, o, se si vuol esprimere lo stesso concetto con altri termini più comprensibili, stop all'affitto di lavoratori e allo sfruttamento di uomini. È questa la richiesta, fortissima, che Conftrasporto ha deciso di presentare al Governo in un momento nel quale a livello comunitario si sta riaprendo la discussione sulla modifica delle normative che consentono la possibilità di distaccare, non per le imprese che decidono di operare in altri Paesi della Comunità, bensì per le agenzie di intermediazione, del personale mobile. Un vero e proprio "esodo" che nel volgere di cinque ha visto più che raddoppiare l'esercito dei "distaccati" passati da 670mila a un milione e 400mila, con una forte quota di lavoratori del settore autotrasporto.

Un problema talmente sentito da spingere ben sette Paesi della vecchia Europa (non l'Italia, evidentemente distratta) a porre, da tempo, la questione richiedendo una revisione delle norme. Con la Gran Bretagna che ne ha fatto addirittura una delle questioni da risolvere per la propria permanenza all'interno dell'Ue. Nessuno intende intervenire sui principi del libero mercato: chi vuole aprire un'attività in un Paese membro della Comunità lo può fare attenendosi alle regole del Paese dove ha deciso di fare impresa. E può anche, in base alle normative comunitarie e di quel Paese, procedere al distacco del personale. Quello che si vuole impedire è l'esplosione di un fenomeno che sfrutta i lavoratori, determina problemi di natura sociale, e in modo significativo falsa la concorrenza. Stessa retribuzione per lo stesso lavoro nello stesso posto: questo il principio che si vuol portare avanti. Frenando, prima che sia troppo tardi, Paesi come Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Estonia, Polonia Lettonia e Lituania che, non a caso, chiedono invece di mantenere le norme vigenti.

Paolo Uggè

AI TRASPORTI SERVE L'INTERCONNESSIONE

Il trasporto merci su strada e quello su rotaia sono "nemici"? L'autotrasporto è davvero una modalità in competizione con la ferrovia? La risposta è no; questo modo di pensare la politica dei trasporti può appartenere solo al passato, mentre oggi la chiave di volta per il Paese si deve chiamare "interconnessione". Una risposta risuonata chiara al museo nazionale della Scienza e Tecnologia di Milano durante il convegno intitolato "Treni merci con standard europei per un trasporto intermodale a servizio dell'industria e dei porti" organizzato da Fercargo . L'appuntamento ha ribadito come "connettersi per competere" non sia uno slogan ma la scelta che il Governo dovrà fare, rinunciando a penalizzare singoli settori o a finanziamenti pubblici per aiutare certi "carrozzoni" e "amici". Pena la forte opposizione degli operatori dell'autotrasporto, settore che ha dato una della volontà di accelerare l'interconnessione concordando con il ministro per i Trasporti Graziano Delrio la riduzione delle risorse dedicate all'attività stradale, come l'esclusione del recupero di parte dell'accisa per i veicoli con elevata anzianità, per dirottarle al trasporto combinato. Ora è l'autotrasporto ad attendere risposte concrete. Pensare di trasferire i bonus treno-tir a chi effettua trasporti dai porti ai treni anche per tragitti di soli 100 chilometri significherebbe fare un regalo all'intermediazione parassitaria. Una strada da evitare, così come l'idea d'eliminare i finanziamenti al trasporto su strada senza alternative funzionanti: si rendano efficienti il trasporto ferroviario e via mare; si semplifichino le operazioni di sdoganamento e si separi chi detiene la rete da chi effettua la vezione. E' questa la strada da seguire. Dando gli aiuti alle imprese che mettono i tir sui treni.

Paolo Uggè

UBER E I TRASPORTI, CONCORRENZA SLEALE

Consegne dei prodotti entro un'ora prestabilita o comunque in giornata; servizio su chiamata alternativo ai taxi e alle auto a noleggio con conducente: l'evoluzione tecnologica sembra destinata a guidare il Paese verso la rivoluzione del trasporto merci e persone, attraverso nuovi sistemi "targati" Uber e Amazon. Ma con quali conseguenze sulla sicurezza e sull'occupazione?

Permettere a chiunque, e non solo a dei professionisti della guida, di poter trasportare dei passeggeri dando il via libera alla multinazionale americana Uber specializzata nelle prenotazioni di auto tramite telefonino non rappresenterebbe un grave pericolo? Migliaia di tassisti, il cui posto di lavoro rischia d'essere travolto da questa rivoluzione, sono convinti di sì e sono pronti a gridarlo nel corso di una manifestazione di protesta organizzata il 18 marzo a Roma per sensibilizzare il Parlamento. Per riaffermare che nel nostro Paese il trasporto è un'attività professionale regolamentata da leggi e che per trasportare persone o merci sono necessari requisiti ben precisi, a tutela della sicurezza dei passeggeri e dei consumatori. E, ancora, che servono professionalità, onorabilità e capacità finanziaria per effettuare l'attività. Una protesta, portata in strada da 10 mila tassisti provenienti da tutta Italia, per affermare che se c'è una legge va rispettata: altrimenti il Governo cambi le norme, assumendosene la responsabilità.

Conftrasporto da anni ha formulato possibili soluzioni, ma come nella peggior tradizione italiana si è preferito rinviare il problema. Come nel caso dei noleggiatori, settore nel quale la mancanza di una decisione, rimandata da otto anni, ha spalancato le strade all'abusivismo. Lasciar marcire i problemi per incapacità o scarsa volontà mette a rischio migliaia di posti di lavoro, mette in difficoltà migliaia di famiglie, mette in pericolo milioni di italiani. Di fronte a questo resta solo la strada della protesta: dei tassisti, e presto, probabilmente, dei noleggiatori e di tutti coloro che gestiscono la consegna delle merci.

Paolo Ugge'

AUTOSTRADE: INCENTIVI SOLO A CHI LI MERITA

Quattordici anni. Tanto è passato da quando sono stati introdotti, con una legge varata nel 2002, gli incentivi per le autostrade del mare la cui rotta è stata purtroppo spesso un susseguirsi di virate e inversioni. Dopo l'approvazione della Commissione europea nel 2005, l'attuazione è stata infatti bloccata nel 2006 per essere ripresa nel 2008, fino ad approdare, nel 2010 alla decisione da parte degli organismi comunitari di non autorizzare altri interventi. Oggi, grazie al lavoro svolto dal Governo e dalle federazioni dell'autotrasporto, la possibilità d'incentivare l'utilizzo delle autostrade del mare è di nuovo possibile ma a precise condizioni: che le risorse siano destinate agli armatori che migliorino le linee o ne istituiscano di nuove e che sia trasferito ai trasportatori il 70 per cento degli stessi aiuti economici. Una nuova virata che ha sollevato perplessità fra i rappresentanti della categoria: per la «destinazione» degli incentivi, che secondo Conftrasporto dovrebbero essere concessi agli armatori che impiegano a bordo delle navi lavoratori nazionali o comunitari, giudicando del tutto inaccettabile che risorse pubbliche finanzino chi sceglie l'utilizzo di lavoratori extracomunitari perché meno costosi; e per la farraginosità delle procedure, che finirebbero per favorire qualche armatore senza fornire garanzie ai trasportatori. I rappresentanti di Conftrasporto sono d'accordo sul fatto che non possano essere posti limiti alla libertà delle imprese, ma sono altrettanto certi che chi usufruisce di contributi dello Stato italiano deve concorrere a incrementare l'occupazione nazionale o comunitaria e che su questo principio il Governo non potrà che convenire. Dare soldi pubblici a chi prova a intercettare i contributi dello Stato sarebbe immorale e la medesima considerazione vale anche per i contributi dedicati al trasporto combinato treno-tir, con finanziamenti destinati alle tratte superiori ai 300 chilometri. L'obiettivo del ministro Delrio è quello di trasferire merci dalla strada al mare o al ferro e non di finanziare attività già funzionanti.

Paolo Uggè

LA LOGISTICA PER IL TURISMO

La carenza d'infrastrutture non riguarda solo il trasporto merci: anche il turismo ne è colpito. Il dato è emerso con chiarezza in occasione del 17° Forum di Confcommercio a Cernobbio nel quale operatori, esperti e esponenti della vita politica e economica si sono confrontati sul tema dei deficit strutturali del Paese, sullo scenario economico internazionale e sul futuro del turismo. Un futuro legato ai collegamenti soprattutto nel Sud del Paese dove la crescita, fino al 2011 omogenea rispetto al Nord, si è fermata con ripercussioni sul PIL nazionale. Uno dei fattori che ha frenato la corsa del turismo è stato proprio un'inadeguata mobilità, a conferma che il settore può crescere solo se esiste l'accessibilità ai luoghi. Collegamenti dunque pedina fondamentale sullo scacchiere della crescita, insieme alla digitalizzazione e a un'offerta attrattiva organica. Ciò che conta è fare sistema, abbinando al fascino di migliaia di località e a un'enogastronomia senza confronti la garanzia di collegamenti che assicurino un sistema logistico efficiente a quello produttivo. Conftrasporto ha già avanzato alcune proposte a favore della valorizzazione del Mezzogiorno, attraverso un ministero dedicato che avrebbe dovuto individuare i porti di accoglienza per intercettare i flussi turistici e lavorare le merci che dal lontano Est entrano attraverso il canale di Suez nel Mediterraneo. Cinque porti d'interesse nazionale da collegare con una retroportualità resa efficace da collegamenti ferroviari e autostrade in grado di far giungere in tempi rapidi persone e le merci. La speranza è che dopo il Forum di Cernobbio inizi un nuovo modo di fare politica economica. Usando come propellente la logistica, che secondo una definizione di Lorenzo Necci, che in materia se ne intendeva, altro non è che economia liquida.

Paolo Uggè

APNEE NOTTURNE, PIU' PREVENZIONE

Al di là delle statistiche, talvolta elaborate senza riferimenti certi, non c'è dubbio che il fenomeno delle apnee notturne e delle sue conseguenze (la pessima qualità del sonno e il rischio d'addormentarsi al volante) abbia un impatto sull'incidentalità.

La tragedia avvenuta in Spagna ne è una conferma. Il cordoglio oggi è unanime ma presto il tragico evento sarà dimenticato, con necessità di attuare quella strategia che Confrtrasporto chiede da tempo per far crescere la prevenzione. Che significa anche lotta alle apnee notturne. Milioni di guidatori devono sapere a quali rischi vanno incontro se questo aspetto non viene affrontato: ictus, infarto cardiaco, ipertensione arteriosa, impotenza sessuale sono tra le conseguenze principali. Occorre dunque far crescere la consapevolezza per mezzo di verifiche che facciano scattare l'allarme nei soggetti a rischio. Facendo attenzione a individuare soluzioni equilibrate. Attraverso strumenti tecnologici e comportamenti adeguati si può favorire interventi utili per prevenire i colpi di sonno. Non saranno certo le dichiarazioni spontanee in occasione del rinnovo della patente a far emergere l'entità o la presenza del fenomeno. Meglio sarebbe prevedere degli sconti sui premi assicurativi per chi produce esami che attestino l'inesistenza della sindrome. Così come un grande aiuto offrirebbe realizzare i controlli sanitari, peraltro già messi a disposizione dalle concessionarie autostradali, anche per riscontrare l'esistenza di profili di rischio dell'Osas.

Occorre solo la buona volontà. Con la sensibilizzazione e interventi adeguati si assicurerebbe maggior sicurezza sulle strade. Eviteremo nuove stragi e salveremo vite umane.

Paolo Uggè

COMBATTIAMO IL FAR WEST DEI TRASPORTI MERCI

Si registrano sempre più appelli, anche da parte di illuminati professori universitari, sulle positività che le liberalizzazioni, se attuate in tutti i settori, porterebbero ai cittadini. Ma attenzione: le generalizzazioni sono spesso pericolose. A dimostrarlo sono i fatti, registrati laddove si è deciso di seguire questa strada (senza comprendere che se è necessario dire sì al mercato libero è altrettanto indispensabile saper pronunciare un secco no al Far West) ottenendo risultati di segno opposto. Ci sono alcuni settori in particolare, quelli che impattano sulla sicurezza e la salute, come i trasporti, che debbono seguire in modo ferreo queste regole se non si vuole correre il pericolo di danneggiare gli utenti. Si vuole rendere «libero» un colosso mondiale come Uber di fornire taxi o auto a noleggio con conducente tramite una banalissima App sul telefonino? Può essere una nuova strada: ma chi garantirà che il conducente abbia i requisiti che le leggi comunitarie prevedono per esercitare l'attività di trasporto di persone e merci. E quali garanzie avrà il passeggero di essere risarcito in caso d'incidente se il fornitore del servizio è di fatto soltanto una piattaforma informatica, senza alcun obbligo di dimostrare capacità professionale, finanziaria e onorabilità? Chi pensa che il mercato faccia sempre emergere il «fornitore migliore» dovrebbe riflettere su quanto una posizione dominante possa far diminuire la qualità del servizio. Per il semplice fatto che se uno, senza controllo pubblico, può di fatto stabilire le condizioni, è quasi certo che opererà sempre per raggiungere i maggiori utili e non certo la massima sicurezza dei passeggeri. Lo stesso principio che vale purtroppo per la sicurezza dei farmaci, con sempre più i grossisti che, per risparmiare, utilizzano operatori inadeguati con mezzi che non garantiscono la temperatura controllata indispensabile per non trasformare una medicina in acqua o magari in una sostanza dannosa per l'organismo. L'obiettivo è sempre identico: meno costi più guadagno. E le conseguenze le pagano sempre gli utenti.

Paolo Ugge'

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 13 aprile 2016

NIENTE SVILUPPO SENZA LOGISTICA

I trasporti e la logistica sembrano essere finalmente tornati al centro delle politiche infrastrutturali ed economiche del Paese, a giudicare dalle nuove linee guida indicate, nell'allegato Infrastrutture del Documento di economia e finanza, dal Governo che sembra aver compreso anche la necessità di seguire un unico disegno coerente, come da sempre ribadito da Conftrasporto che ha indicato anche i "passaggi obbligati": l'accessibilità territoriale, la dimensione urbana della mobilità, le possibili sinergie tra turismo e trasporti e la promozione dell'intermodalità. Strategie indicate chiaramente nel Rapporto sulle economie territoriali dell'Ufficio studi di Confcommercio presentato lo scorso mese nel Forum a Cernobbio; concetti ribaditi all'Università di Novara che l'8 e il 9 aprile ha ospitato gli stati generali della logistica del Nord Ovest, nel convegno "Tra porti e valichi, lo sviluppo passa da qui".

Un appuntamento che ha evidenziato l'indissolubile rapporto causa effetto che passa tra l'accessibilità e la possibilità di crescere. Alcuni esempi? La deludente performance economica dell'Italia, cresciuta nel 2015 meno del previsto e meno dei competitor, è in gran parte conseguenza diretta degli ostacoli strutturali. Basti pensare che se tutte le regioni italiane avessero potuto contare sul livello di accessibilità del Piemonte, il più alto nel Paese, il Pil nel 2015 sarebbe cresciuto di 85,1 miliardi di euro (+5,9%). E se dalla terraferma ci si sposta in mare, il quadro non cambia: l'Italia parte sempre con un handicap, "certificato" da una ricerca sul trasporto intermodale mare-ferro che ha confrontato tempi e costi della movimentazione di un container di 40 piedi da Shanghai a Monaco di Baviera, attraverso diversi scali. Ne è emersa la maggiore competitività dei porti di Rotterdam e Anversa: un handicap che costa all'Italia mancati introiti per 6,4 miliardi di euro l'anno ai quali vanno aggiunti 5,5 miliardi di minore indotto economico.

Paolo Ugge

VA RIDISEGNATA LA MAPPA DEI TRASPORTI

Quali sono le strade principali da percorrere per rilanciare il sistema economico italiano, che proprio a causa delle inefficienze infrastrutturali e logistiche perde ogni anno circa 42 miliardi di euro di Pil? Conftrasporto e Confcommercio hanno deciso di partire da Bruxelles per indicarle. Il 18 e 19 aprile nella capitale belga una delegazione delle federazioni del trasporto associate è stata infatti protagonista di una serie d'incontri, ospitati nella sede di Confcommercio, con i rappresentanti delle istituzioni europee (tra cui Marjeta Jager, Capo Gabinetto del Commissario ai trasporti Violeta Bulc, i vicepresidenti del Parlamento europeo Antonio Tajani e David Sassoli e l'ambasciatore Vincenzo Grassi) per disegnare una nuova possibile mappa del comparto integrato dei trasporti e della logistica, con particolare attenzione al Regolamento sull'accesso ai servizi portuali, ai "pacchetti" sul trasporto stradale e ferroviario, alle questioni sociali nell'autotrasporto. Temi essenziali per un sistema dei trasporti e della logistica integrato ed efficiente. Una missione che aveva come obiettivo anche quello di rinsaldare il percorso che Conftrasporto - Confcommercio ha intrapreso per porsi come soggetto unitario di rappresentanza di tutte le modalità di trasporto del Paese e che vedrà a breve l'attivazione di un Osservatorio trasporti e logistica in collaborazione con Isfort. Un soggetto unitario in grado di dare voce a oltre 500mila lavoratori rappresentati tramite le associazioni aderenti delle diverse modalità di trasporto; a 35mila imprese del settore stradale; al mondo ferroviario che vede associate a FerCargo imprese che gestiscono oltre il 35% del trasporto merci ferroviario in Italia; all'ambito marittimo nel quale, tramite Fedarlinea, Conftrasporto rappresenta la quasi totalità delle compagnie armatoriali attive nei traffici di cabotaggio.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 27 aprile 2016

GLI ACCORDI CI SONO ORA VANNO RISPETTATI

Sono trascorsi ormai più di quattro mesi dalla sottoscrizione del protocollo d'intesa tra Governo e rappresentanti del trasporto merci che prevede incentivi per favorire l'utilizzo delle Autostrade del mare e del trasporto combinato su rotaia, ma la tanto promessa accelerazione dell'interconnessione, garantita proprio attraverso incentivi come il mare bonus e il treno-Tir, non c'è stata. Peggio, non si è proprio mosso nulla.

Nessuna traccia delle risorse economiche promesse alle imprese che hanno accettato una riduzione della compensazione dell'accisa, escludendo gli automezzi a motorizzazione Euro 1 e 2, proprio per determinare la possibilità di trasferire risorse per altre iniziative; nè sul fronte del benessere preventivo dalle Autorità comunitarie. Secondo i calcoli che l'Unatras ha effettuato, il "taglio" delle accise per le casse dello Stato "vale" oltre 450 milioni di euro, ai quali vanno aggiunti i benefici Iva derivanti dall'impennata nelle vendite, con un più 33,4%, dei Tir nei primi tre mesi 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015. Due aspetti più che sufficienti a spiegare il malcontento che ormai sta dilagando nella categoria, oggi convinta d'essere stata turlupinata una volta di più. Nelle prossime settimane il Governo verrà chiamato dall'esecutivo Unatras, riunitosi a Roma, a non perdere altro tempo. Perché la pazienza ha un limite per tutti. Le imprese stanno attendendo ormai da troppo tempo che alle parole seguano i fatti.

Il sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti, Simona Vicari, ha aperto nelle ultime settimane un nuovo, positivo, confronto con il mondo dell'autotrasporto che si attende però una sola risposta: che il protocollo venga rispettato. Le prossime settimane saranno decisive.

Paolo Uggè