



RUOTE D'ITALIA

Le spiegazioni del ministro Bianchi non hanno soddisfatto i rappresentanti di Confrtrasporto e Fai

IL PUNTO

# Sulla strada del blocco

La manovra finanziaria lascia a piedi gli autotrasportatori che minacciano il fermo

Siamo giunti a un bivio e qualcuno deve scendere

Pietro Baracchetti

• Migliaia d'impresе (e decine di migliaia di dipendenti) ancora in attesa di poter spendere le risorse previste nella Finanziaria dello scorso anno; una nuova manovra, targata 2007, che ha drasticamente tagliato gli interventi per la competitività del settore; nessuna misura per il contenimento del costo del lavoro; nessuna soluzione per il continuo incremento del costo del carburante e, ancora, l'assenza di pattuglie dedicate ai controlli dei mezzi pesanti...

Sono questi i molti, troppi, motivi che nelle scorse settimane, al termine di un incontro avvenuto a Milano con i rappresentanti delle imprese aderenti a Confrtrasporto, hanno spinto Pasquale Russo, segretario nazionale della confederazione, ad accelerare sul pedale della protesta, affermando che «oggi esistono tutte le condizioni per proclamare il fermo unitario dell'autotrasporto italiano». Una brusca accelerata di fronte all'altrettanto violenta frenata fatta dal Governo, accusato dagli autotrasportatori di aver interrotto qualsiasi strada potesse aiutare il settore. «Arrivati a questo punto non è davvero più possibile accettare che il Governo si disinteressa di questioni di vitale importanza per gli autotrasportatori», spiega Pasquale Russo, destinatario nei giorni scorsi di centinaia di telefonate, fax, e mail da ogni par-

te d'Italia. «È il risultato del confronto con gli operatori del settore che Confrtrasporto ha immediatamente deciso di aprire dopo l'incontro con i rappresentanti delle diverse associazioni di categoria per illustrare le ragioni della protesta», sottolinea Pasquale Russo. «Anzi, di un'eventuale protesta, visto che qualsiasi manifestazione verrà attuata solamente dopo che avremo verificato una reale e diffusa condivisione da parte della categoria e la verifica del permanere delle ragioni dell'iniziativa unitaria». Un'eventualità che ha però tutto il sapore della realtà, dato che nulla all'orizzonte lascia intravedere un cambiamento di percorso da parte del Governo e del ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi,



Il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi

finito nell'occhio del ciclone dopo aver dichiarato che «la riduzione nella Finanziaria delle risorse è una scelta concordata con la categoria un anno fa». Dichiarazioni che hanno scatenato la rea-

zione del presidente nazionale di Fai, l'onorevole Paolo Ugge, che in un'interpellanza parlamentare ha sostanzialmente chiesto di sapere se il ministro ha raccontato la verità oppure una

bugia, visto che, sottolinea il numero uno di Fai, «le dichiarazioni del ministro sono state decisamente contestate dalle associazioni rappresentative degli interessi del settore. In quale occasione e quali associazioni avrebbero concordato la sottoutilizzazione dei fondi e in particolare la decurtazione di quelli previsti nel 2008?», si domanda Paolo Ugge. «La realtà è che decine e decine di migliaia di operatori del settore sono in attesa di sapere se e quando verrà ripresa l'azione di risanamento del trasporto e della logistica». La risposta del ministro, in cui si afferma che «già in sede di confronto fra Governo e associazioni di categoria si convenne per il futuro sulla necessità di puntare di più e meglio sul completamen-

to della riforma dell'autotrasporto con correttivi di natura legislativa e amministrativa piuttosto che sullo stanziamento di risorse economiche erogate senza la previsione di obiettivi mirati» non si è fatta attendere, ma non ha soddisfatto il presidente nazionale di Fai, lasciando dunque la situazione al punto di partenza, a un passo da manifestazioni di protesta. «Le ragioni per non essere soddisfatti sono diverse», conclude Paolo Ugge. «Innanzitutto nella risposta si afferma che la maggioranza delle associazioni ha sottoscritto il protocollo d'intesa, mentre sono solo tre su nove le associazioni lo hanno firmato. E, come non bastasse, alcuni responsabili delle associazioni firmatarie hanno denunciato successivamente lo stesso protocollo proprio per inadempienza da parte del Governo. Inoltre non mi risulta che vi siano associazioni che abbiano consentito alla proposta di riduzione delle risorse». Come a dire: o il ministro è un bugiardo, o non ha compreso gli accordi discussi con le associazioni di categoria. Due prospettive che non lasciano intravedere, allo stato attuale, altre possibilità che il blocco dei trasporti, che potrebbe scattare il prossimo 10 dicembre. Sembrerebbe che le associazioni di categoria decidano di proseguire su quella strada. O che il Governo non decida una clamorosa quanto improbabile retromarcia...



Paolo Ugge\*

• Gli autotrasportatori italiani si trovano davanti a un bivio. Da una parte c'è la strada che conduce alla protesta, al blocco dei trasporti. Dall'altra c'è quella che porta ad accettare, supinamente, una manovra Finanziaria che penalizza in maniera pesantissima migliaia di imprenditori e conducenti che si vedono negare ancora una volta la possibilità di disporre degli strumenti indispensabili per far accelerare la propria professionalità, per diventare davvero competitivi, senza rischiare d'essere esclusi dal mercato. I prossimi giorni saranno decisivi per comprendere quale strada verrà presa, quali decisioni verranno adottate, dopo essere state condivise da tutti, per uscire da una situazione che si presenta comunque drammaticamente difficile e disseminata di bivi di fronte ai quali scegliere. E a proposito di bivi: ce n'è un altro all'orizzonte degli autotrasportatori, che propone due alternative entrambe sconcertanti. La prima prevede che il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi abbia mentito; la seconda che ci troviamo al cospetto di autentici lestofanti, dal punto di vista sindacale, pronti a svendere centinaia di migliaia di operatori per i propri interessi. Perché affermiamo questo? Semplicissimo: perché solo in questo modo è possibile spiegare quanto avvenuto nelle settimane scorse dopo che il ministro, in un'intervista rilasciata al Sole 24 ore, ha dichiarato di aver concordato con le associazioni di categoria (che avevano sottoscritto il protocollo di intesa del 7 febbraio) la riduzione delle risorse da destinare al settore con la Finanziaria 2008. Premesso che la Fai e le associazioni del Cuna non hanno affatto sottoscritto quel protocollo e che un'altra associazione, che quel protocollo invece lo aveva firmato, ha smentito di aver mai concordato la riduzione delle risorse, cosa dedurre di fronte a un simile bivio? La risposta sembrerebbe ovvia: o il ministro ha raccontato, almeno in parte, il falso, fingendo che tutte le associazioni fossero d'accordo, oppure alcuni rappresentanti di associazioni firmatarie del protocollo, che non hanno smentito nulla, hanno accettato un "accordo di scambio" che sacrificasse gli interessi di molti per quello di pochi. Forse qualche capace imprenditore gioca a fare il sindacalista senza averne le benché minime capacità. In tal caso l'augurio è che rinunci rapidamente all'incarico di presidente che ricopre. Gliene saremo tutti grati. \* presidente nazionale Fai

## LA DENUNCIA

# Intanto i divieti aumentano e l'economia paga lo scotto

Matilde Sala

• Da una parte i tagli (nella Finanziaria), dall'altra gli aumenti (nei divieti): divieti di ogni tipo che si moltiplicano alla velocità della luce, come denuncia Giuseppina Mussetola, segretaria provinciale della Fai di Brescia. «Probabilmente in molti non sanno che il ministro

dei Trasporti ogni anno stila un calendario dei divieti di circolazione nazionale per i mezzi pesanti, calendario che su 365 giorni ci permette di lavorare solo 200. A questi si aggiungono divieti comunali e provinciali, quelli stagionali della Regione Lombardia per prevenire l'inquinamento atmosferico e ultimi, ma non per

importanza, quelli di sorpasso autostradali. Altri esempi», prosegue Giuseppina Mussetola, «sono quelli estivi a Desenzano o sulla Gardesana, quelli dei ponti sull'Adda o, ancora, i divieti di sorpasso che stanno proliferando sulle autostrade: la Brescia-Padova, l'intera autostrada del Brennero per ben 480 chilometri, la A5



Giuseppina Mussetola

Quincinetto-Aosta... Forse qualcuno dimentica che i mezzi pesanti viaggiano per lavoro, non per divertimento, spesso in condizioni infernali. E ricorda che se le merci non si muovono, tutta l'economia si blocca ed è l'intero sistema Paese a pagarne le conseguenze».

## INFRASTRUTTURE: LUIGI PETROGALLI ILLUSTRA IL NUOVO PROGETTO

# Aree attrezzate per la sosta: chi fa da sé fa per tre

«L'Autoparco di Brescia realizzato da Fai e Società Autostrade dev'essere un esempio da seguire»

Daniela Rodeschini

• Strade più sicure vuol dire anche aree di sosta più ampie, più funzionali, dove i camionisti possano davvero fermarsi a sostare, rispettando gli orari di guida imposti dall'Unione europea proprio per garantire più sicurezza. Stanchi d'aspettare che il Governo traduca le parole in fatti, i responsabili della Fai di Brescia, d'intesa con la federazione nazionale e in collaborazione con la Società Autostrade Brescia-Padova, hanno dato vita all'ambizioso progetto dell'Autoparco Brescia Est: un'area di sosta che vedrà la luce a luglio del 2008 e che colmerà, almeno in parte, le "dimenticanze" del Governo. «Da anni la Fai si batte affinché vengano costruite aree di sosta attrezzate per gli autotrasportatori», denuncia Antonio Petrogalli, presidente della Fai di Brescia. «L'Unione europea sollecita agli Stati membri la loro realizzazione, ma con scarsi risultati. Così abbiamo deciso di muoverci autonomamente, contribuendo alla creazione dell'Autoparco Brescia Est che fornirà una pluralità di servizi. La nuova area sarà realizzata vicino al casello autostradale di Brescia Est, in una posizione strategica rispetto al bacino di transito, alla retroportualità dell'aeroporto di Montichiari, alle strade statali di Mantova, della Val Camonica, della Val Sabbia e in posi-

zione baricentrica rispetto a un'area fra le più industrializzate d'Europa. Avrà una superficie di 173mila metri quadrati, divisa in quattro zone destinate al parcheggio, al rifornimento di carburante, ai servizi all'uomo e ai mezzi. L'Autoparco», prosegue Petrogalli, «offrirà 430 stalli di cui 130 dotati di colonnine per i refrigeratori, con la possibilità di sostare per riposarsi, eseguire la manutenzione dei mezzi, fare rifornimento con sconti mirati, pranzare sempre controllando il proprio automezzo, evitando soste precarie nelle aree di servizio, nelle piazzole autostradali o addirittura sulle corsie d'emergenza, come invece spesso oggi avviene sotto gli occhi di tutti». E



Il progetto del nuovo Autoparco a Brescia

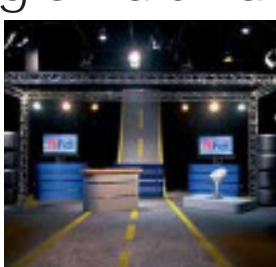
se a garantire la massima sicurezza oltre alle telecamere ci saranno i check in ai varchi d'accesso, ad assicurare un buon pranzo o una buona cena provvederanno i responsabili del ristorante e del bar con servizio al tavolo, ai quali è affiancato un market con tutti i prodotti ne-

cessari per ristorarsi durante il viaggio. Senza dimenticare le aree relax, con possibilità di guardare la Tv del proprio Paese attraverso collegamenti satellitari, una palestra attrezzata, docce e bagni, una lavanderia con asciugatrici, sportelli bancari e postali.

## LA COMUNICAZIONE

# Nuove televisioni salgono a bordo del telegiornale Fai

Divenuto un appuntamento sempre più seguito sulle emittenti televisive sulle quali è già in onda (Canale Italia, Sat 8 e Sat 9, Videostar, Bergamo Tv) dove in alcuni casi gli ascolti hanno fatto registrare dalla prima programmazione a oggi un aumento di oltre il 600 per cento) il Tg Fai continua ad aumentare la sua visibilità: dalla scorsa settimana è infatti in onda anche su Telegiuria, mentre un'avviata trattativa è in corso con un importante circuito che copre Veneto e Friuli Venezia Giulia. Nuove emittenti che volessero programmare il Tg Fai potranno contattare i numeri 035 4228895 / 346 8551138. Nella foto gli studi di Erreciense a Cologno Monzese dove viene prodotto il Tg Fai.



## IL VOCABOLARIO DELLA LOGISTICA

# T come tempo, misura di valore

Rocco Giordano

• La logistica è una realtà per comprendere le quali occorre conoscere il significato di altri termini. Quello che segue è un minivocabolario della logistica, dalla R alla Z.  
**R / Reverse logistic** L'organizzazione di un sistema logistico per il recupero dei beni usurati, in particolare nel settore degli elettrodomestici e dell'informatica, è una filiera su cui si sono attivati i progetti definiti nel Piano della logistica, d'intesa con le Regioni e gli enti locali.  
**S / Sicurezza** Occorre una sicurezza di sistema, veicolo-conduttore-infrastrutture, per sostenere le politiche per la logistica di filiera, di prodotto, di aree, di distretto e per l'ultimo miglio.  
**T / Tempo** Continuiamo a misurare le prestazioni del ciclo logistico con una cultura del prezzo legato alla distanza. Occorre gradualmente introdurre il concetto del-

le prestazioni di servizi logistici legate al tempo.  
**U / Unione Europea** Le politiche comunitarie come riferimento per organizzare una politica di settore competitiva, efficiente e sostenibile.  
**V / Velocità** Commerciale, delle funzioni di carico e scarico, delle informazioni, delle decisioni: la velocità è il fattore chiave per un ciclo integrato della logistica.  
**Z / Zaragozza** Ospita la più grande piattaforma fisica della Spagna: 13 milioni di mq. Dista 130 km dal porto di Barcellona, ma con esso fa sistema. Le macro aree logistiche previste in Italia dal Piano della logistica, sono un eguale tentativo di un riordino geografico-territoriale della logistica. (fine)  
le precedenti tre puntate sono state pubblicate il 25/08/09 il 29/09/07 e il 27/10/07

Pagina a cura di Baskerville Srl baskerville@baskervillesrl.it