

**VERTENZA AUTOTRASPORTO**

Assologistica e Confetra respingono le tariffe minime

segue a pagina 3

**INCHIESTE**

La capacità del conto terzi. Ecco i numeri degli autocarri della flotta italiana

segue a pagina 4

**BILANCI**

Il porto di Genova chiude il 2009 in nero. Per Merlo avanzi di 59 mln

segue a pagina 5



# Corriere dei TRASPORTI

**Prezzo**

Euro 3,00



www.portonuovo.it

SETTIMANALE INDIPENDENTE D'INFORMAZIONE

Direttore F. Paolo Li Donni

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, AUT. CNS/CBPA/CENTRO1 valida da 17.01.2007

**Anno LIII**

3 Maggio 2010

Numero 18

# Appello a Berlusconi: salvate il cargo ferroviario

*La Confetra scrive una lettera al presidente del consiglio sottolineando l'importanza strategica della ferrovia. Urge input politico a Moretti*

F. PAOLO LI DONNI  
ROMA

**F**austo Forti, presidente della Confetra, ha inviato una lettera al presidente del consiglio Silvio Berlusconi e al sottosegretario alla presidenza del consiglio Gianni Letta, sottolineando che, in occasione del prossimo rinnovo delle cariche ai vertici del Gruppo Fs, si tenga conto non solo della necessità di risanare i conti economici, ma soprattutto dell'esigenza di "rilanciare il cargo ferroviario, altrimenti destinato alla scomparsa". Infatti, sottolinea la lettera, "la vezione ferroviaria delle merci è una funzione strategica per il sistema logistico del paese: privarsene, come sta accadendo,...

SEGLUE A PAGINA 2



*Editoriale*

## Autotrasportatori. Non lasciateli in mutande

di F. PAOLO LI DONNI

**L'**autotrasporto avrebbe più di un motivo per fermarsi. L'emergenza, non economica, ma sociale è palpabile in lungo e in largo in tutta Italia. A soffrire è il Paese intero e le cronache greche di questi giorni sono lì a ricordarci quanto sia vicino il precipizio e quanto in questi momenti sia necessario l'impegno di tutti, parti sociali e governo in primis, per scongiurare gli strappi. Se a scrivere fosse un autotrasportatore come è accaduto nelle scorse settimane nelle assemblee e nei tanti incontri tenuti dai dirigenti sindacali con la loro

segue a pag. 6

**SAILING LIST**

ANCONA	8
CAGLIARI	8
GENOVA	8
GIOIA TAURO	10
LA SPEZIA	10
LIVORNO	11
MARINA DI CARRARA	12
NAPOLI	13
RAVENNA	13
SALERNO	14
TRIESTE	14
VENEZIA	15

## Europa, i padroncini dovranno lavorare 48 ore

ANTONELLA TOZZI  
ROMA

**A**nche i padroncini dovranno lavorare massimo 48 ore settimanali. Lo ha deciso la commissione Affari sociali e occupazione dell'Europarlamento che ha respinto, con 30 voti favorevoli, 19 contrari e nessun astenuto,

la proposta che sembrava vincente della Commissione europea di esentare gli autotrasportatori autonomi dalla direttiva 2002/15/CE.

La questione divideva il Parlamento da un anno con il centro-destra europeo favorevole all'auto-regolamentazione, e i gruppi dei socialisti e democratici,

i verdi e la sinistra per l'inclusione nella direttiva UE. Per il relatore, Edit Bauer "è stato un errore prevedere l'inclusione dei lavoratori autonomi nella direttiva. Un lavoratore autonomo - per definizione - è libero di decidere quante ore vuole lavorare. In più sembra ...

segue a pagina 3

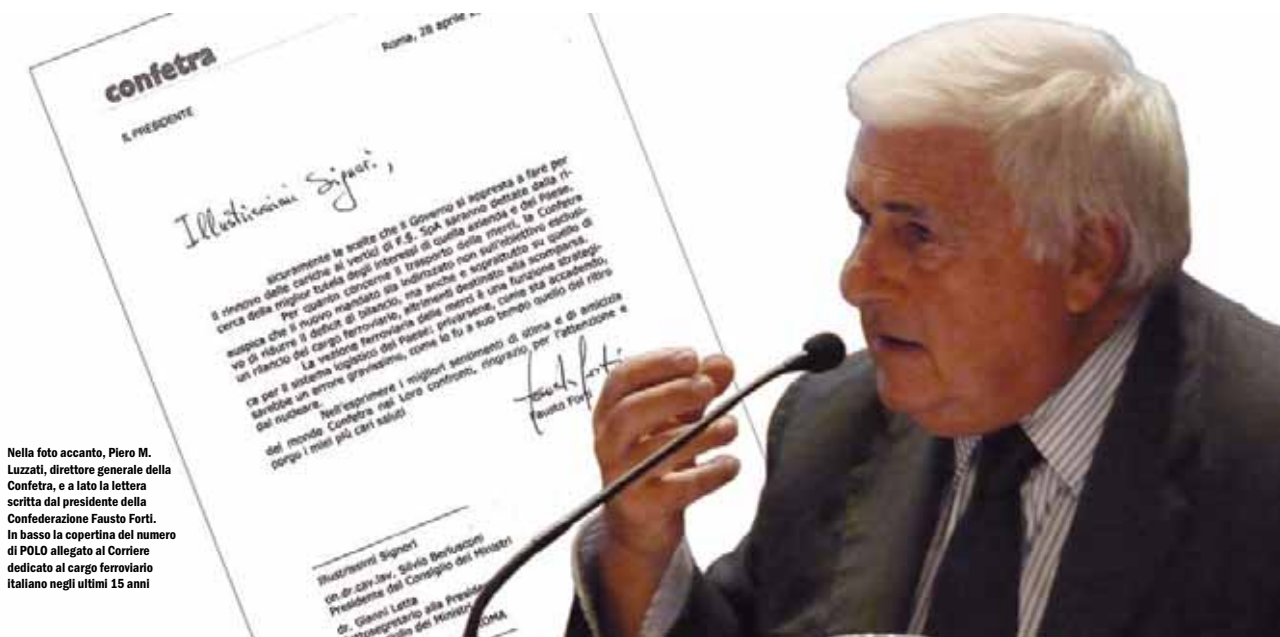


Un anno nello spazio

con **SPACEMAG**

Per il tuo abbonamento scrivi a  
[abbonamento@spacemag.it](mailto:abbonamento@spacemag.it)





Nella foto accanto, Piero M. Luzzati, direttore generale della Confetra, e a lato la lettera scritta dal presidente della Confederazione Fausto Forti. In basso la copertina del numero di POLO allegato al Corriere dedicato al cargo ferroviario italiano negli ultimi 15 anni

# Appello a Berlusconi: salvate Trenitalia Cargo

*Confetra invita il governo a dare un chiaro input politico a Moretti*

F. PAOLO LI DONNI  
ROMA

Fausto Forti, presidente della Confetra, ha inviato una lettera al presidente del consiglio Silvio Berlusconi e al sottosegretario alla presidenza del consiglio Gianni Letta, sottolineando che, in occasione del prossimo rinnovo delle cariche ai vertici del Gruppo Fs, si tenga conto non solo della necessità di risanare i conti economici, ma soprattutto dell'esigenza di "rilanciare il cargo ferroviario, altrimenti destinato alla scomparsa". Infatti, sottolinea la lettera, "la vezione ferroviaria delle merci è una funzione strategica per il sistema logistico del paese: privarsene, come sta accadendo, sarebbe un errore gravissimo

mo, come fu a suo tempo quello del ritiro dal nucleare".

Sulle motivazioni che hanno spinto la Confetra a scrivere questa lettera abbiamo intervistato il direttore generale Piero Luzzati.

**La Confetra adombra la "scomparsa" del cargo Trenitalia. Da dove nasce quest'analisi così pesante?**

La risposta è molto semplice: dal fatto che in Italia manca una politica ferroviaria merci. Mauro Moretti è stato bravo. Da quanto ha detto ha ripianato il deficit Fs, ha recuperato gli oltre 2.000 milioni che perdeva nel 2007. Lavoro eccellente se le Fs fossero semplicemente una società per azioni. Invece sono

un Gruppo che detiene la rete ferroviaria nazionale, che controlla Trenitalia, che, a sua volta, gestisce il 90% del traffico su rotaia. Quindi le Fs hanno forti responsabilità pubbliche, hanno una "vocazione" pubblica e gestiscono un patrimonio costruito con i soldi dei cittadini. Non possono essere lasciate a sé stesse, a ragionare semplicemente di conti. Devono avere un input politico preciso: il trasporto merci su rotaia va sviluppato. E in connessione con tale input devono avere anche le risorse per i necessari investimenti. Non possiamo solo guardare ai bilanci quando parliamo di ferrovia. Non lo può fare il governo, in primo luogo. Se continuiamo in futuro a gestire la ferrovia come

è stato fatto fino a oggi, il risultato sarebbe lo smantellamento di Trenitalia Cargo. Sarebbe la cosa più "economica" e più semplice da fare, ma anche la più assurda.

**Lei giudica quindi il ferroviario merci come un settore strategico?**

Assolutamente. Non c'è un convegno internazionale, non c'è un governo in Europa che non sottolinei questo aspetto. Tutti concordano inoltre sul fatto che non esiste un "sistema logistico nazionale" senza ferrovia. E' quello che sta succedendo in Italia. Tale tendenza va immediatamente invertita. E lo devono fare la politica, il governo, il parlamento.

**Se il trasporto merci**



**tradizionale via ferrovia è diminuito, quello combinato strada-rotaia è andato pure peggio. Per questa modalità, che pare per l'Italia troppo "complessa" non ci sono possibilità di sviluppo?**

Sarebbe un'altra follia. Il combinato è l'applica-

zione a livello di trasporto della standardizzazione delle unità di carico. In questa direzione ha un grande futuro. Certo occorre organizzarlo e per farlo, tornando a quanto detto in precedenza, servono alle Fs input precisi e risorse adeguate.

**Se le chiedessi tre priorità per il rilancio della ferrovia merci, quali indicherebbe?**

La prima, ovviamente, scelte politiche e investimenti; la seconda, apertura ai privati, se non ci organizziamo e non ci "allarghiamo" sulla ferrovia, lo faranno i tedeschi e i francesi; la terza, può sembrare una faccenda secondaria ma non lo è: ratificare la Cotif, ossia la convenzione internazionale che regola gli scambi fra Stati nell'ambito ferroviario. Dal 1999, le Fs non l'hanno fatta proprio. E pagano le conseguenze della tragedia di Viareggio.

**Ultima domanda. Le manovre ferroviarie nei porti, altra "commedia" italiana. Come intervenire?**

Il progetto di riforma presentato da Matteoli finalmente ne parla all'articolo 10, introducendo il concetto di "sistema logistico portuale". Bisogna capire cosa intende. Ma almeno se ne incomincerà a discutere.

## Novità sull'incentivo per rimorchi e sulla cqc

ALESSANDRO QUAMI  
ROMA

Incentivi rimorchi e carta di circolazione: le novità. Il testo di modifica elaborato dal sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino è stato inserito nella circolare sul decreto incentivi, che così consente l'accesso al beneficio anche da parte delle imprese di autotrasporto in conto terzi (pur

nell'ambito del de minimis).

Al 27 aprile sarebbero già stati erogati circa due degli otto milioni di euro stanziati per comprare rimorchi e semirimorchi (sono già stati spesi due milioni e ne rimangono sei). Il termine per il beneficio è il 31 dicembre 2010. L'incentivo è diviso in quattro fasce, secondo la dotazione dei veicoli. Per accedere all'incentivo bisogna radiare

(non necessariamente rottamare) un veicolo di pari categoria che abbia più di 15 anni di età e non sia dotato di Abs. Comunque, le imprese di autotrasporto in conto terzi devono contare l'incentivo per i rimorchi all'interno dell'importo totale degli aiuti de minimis, che non deve superare i 100 mila euro in tre anni.

**Cqc.** Buone notizie per chi ha conseguito una pa-

tente superiore (C, Ce, D) entro il 9 settembre 2009, ma non ha ancora richiesto la carta di qualificazione professionale. Secondo la normativa vigente, il 5 aprile scorso è scaduto il termine per ottenere la Cqc per documentazione (senza dover frequentare e superare il corso di formazione). Quindi, anche chi ha conseguito le patenti prima del 9 settembre, deve effettuare la trafila dei neopenta-

ti. La buona notizia è che sarebbe pronto un decreto del ministero dei Trasporti che proroga la possibilità di ottenere la Cqc per documentazione (sempre per chi ha la patente prima del 9 settembre 2009) fino 9 settembre 2013, se abilitato al trasporto di persone, e al 9 settembre 2014, se abilitato al trasporto di cose. Per entrare in vigore il decreto deve essere pubblicato sulla gazzetta ufficiale.

# Tariffe minime? Non se ne parla.

## Assologistica e Confetra ad Unatras

### Tavolo committenza-autotrasporto, prosegue la mediazione politica

F. P. L. D.  
ROMA

Il tavolo dell'autotrasporto è stato aggiornato a martedì 4 giugno. Ma un "fantasma", minaccioso, aleggia sulla trattativa: l'introduzione delle tariffe minime. Questo è un argomento che con ogni probabilità farebbe fallire il lungo e travagliato lavoro portato avanti dal governo. Il direttore generale della Confetra, Piero Luzzati, su questo non ha dubbi: "Quando ci siamo seduti al tavolo, indistintamente tutte le parti coinvolte erano d'accordo su un punto: fare un accordo, varare una grande 'transazione' da sperimentare per qualche anno che permettesse di raggiungere da un lato un'intesa valida e, dall'altro, la pace socia-



**Daher Assologistica, incentivi alla merce non a chi la muove. Facciamola finita con il franco fabbrica.**

le. Ma guardando avanti, come in sostanza fanno i sette punti proposti dal governo e non reintroducendo elementi vecchi già falliti in passato, come le schede di trasporto o le tariffe a forcella. Noi, che

al tavolo abbiamo svolto una funzione positiva nella ricerca dell'accordo, e certamente non abbiamo posto ostacoli o rigide posizioni di principio, tese ad affossare la discussione, su questo tema non abbiamo nessuna riserva: se dovesse finire così, ci batteremo in tutte le sedi, anche in parlamento per fermare le conclusioni del tavolo". La Confetra, secondo quanto dice Luzzati, sarebbe anche pronta ad accettare le proposte avanzate dal governo se questa decisione portasse un contributo alla chiusura della trattativa: "Tra i sette punti illustrati dal governo ve ne sono alcuni per noi particolarmente penalizzanti, ma, con qualche 'virgola' da sistemare, noi li accetteremmo se servisse a portare avanti e a concludere questa partita fondamentale per il paese".

lo, con un obiettivo preciso e molto complesso, quello di dare un assetto efficiente al settore e, contemporaneamente, superare l'emergenza. Non era mai stato fatto".

Certamente, ci sarebbe anche da fare una riflessione su cosa significhi convocare "tutte" le espressioni dell'autotrasporto perché un problema sulle effettive rappresentanze comunque sorge. C'è di tutto fra chi siede intorno al tavolo e se scatta una specie di "diritto di veto" incondizionato, raggiungere l'intesa può diventare un percorso a ostacoli.

Entrando nel merito delle proposte del governo, Daher sottolinea che per Assologistica ci sono due punti da rivedere. Il primo, riguarda i tempi di carico e scarico: è irragionevole pensare che si possa intervenire per legge su un contratto stipulato da due imprese private. Se c'è un contratto deve essere rispettato. "Se il vettore arriva in ritardo sui tempi in precedenza stabiliti e accettati dalle due parti, ne paga le conseguenze. Ciò è nella realtà dei fatti". Il secondo punto non è da rivedere, ma da "cancellare", e riguarda la sanificazione dei pallets: "Le procedure proposte allungherebbero i tempi dei trasporti, farebbero raddoppiare i costi e danneggerebbero pesantemente anche i consumatori. Oltre tutto appaiono inutili, in quanto la merce è già oggi quasi tutta imballata", sottolinea Daher. Un'ultima proposta di Assologistica: se si dovessero varare incentivi, dovrebbero cambiare destinazione, dovrebbero andare "alla merce" e non a chi la muove. A due condizioni: fine del "franco fabbrica" e ricorso all'outsourcing.

Lettera al giornale

## Non è sbagliato il metodo della trattativa

**C**arissimo Direttore, nel complimentarmi per il livello qualitativo sempre più interessante del CORRIERE DEI TRASPORTI, a proposito delle due belle interviste a Gianni MONTALI e a Paolo UGGE vorrei aggiungere qualche considerazione. Si dice che il tavolo a tre sta andando per le lunghe e che forse il metodo è sbagliato. È proprio il contrario: si poteva immaginare che dopo anni e anni in cui tra autotrasporto e committenza non ci si parlava in soli 4 mesi si riuscisse a definire un accordo sulle norme che diano risposte strutturali a problemi di decenni del settore come i tempi di pagamento, i tempi di carico e scarico o la gestione dei pallets? Si tenga conto che a livello europeo solo per i tempi di pagamento discutono da anni. Il punto non è questo. Il punto è che a fronte dei gravi problemi del settore, risultato delle politiche degli ultimi 20 anni e della grave crisi economica mondiale, il Governo ha voluto affrontare i problemi dell'autotrasporto nel modo più serio e costruttivo non calando dall'alto norme frutto di vertenze tra l'autotrasporto e il Governo ma bensì coinvolgendo l'interlocutore vero dell'autotrasporto e cioè la committenza. Se sui problemi del settore tra autotrasporto e committenza vengono individuate le soluzioni è chiaro che quel punto Governo e Parlamento potranno più facilmente legiferare ed operare. Se come si è detto in questi giorni su alcune questioni: tempi di pagamento, tempi di carico e scarico e pallets c'è un sostanziale accordo vuol dire che si è fatto un buon lavoro. Nel frattempo il Governo non ha aspettato la firma dell'accordo per far approvare dal Senato due norme fondamentali per la sicurezza stradale che interessano il settore: una migliore gradualità delle sanzioni e la possibilità di licenziamento dell'antista che assume alcool o droghe. Stare al tavolo e continuare a migliorare i contenuti delle norme che dovranno essere adottate porterà presto a migliorare la situazione per l'autotrasporto e darà un contributo al miglioramento della competitività del settore. Se il tavolo non riesce a trovare un accordo soddisfacente non è sbagliato il metodo, vuol dire che dobbiamo continuare a lavorare. Ritornare alla logica dello scontro, appena non si concorda su qualche cosa, non è la soluzione migliore per l'autotrasporto e per il Paese, in questo quadro difficile internazionale. Invito tutti a continuare a discutere per trovare le soluzioni migliori nell'interesse del Paese. Sono convinto che i problemi del settore hanno una risposta diversa e più avanzata rispetto al ritorno alle tariffe minime che, come ha giustamente ricordato Paolo UGGE, ci metterebbero fuori mercato con gli altri trasportatori europei. Sono convinto che per primo i Dirigenti dell'autotrasporto possano dare un contributo a trovare risposte nuove.

Bartolomeo Giachino Sottosegretario ai Trasporti

## UE e padroncini: stessi obblighi dei dipendenti

ANTONELLA TOZZI  
ROMA

Anche i padroncini dovranno lavorare ore massimo 48 ore settimanali. Lo ha deciso la commissione Affari sociali e occupazione dell'Euro-parlamento che ha respinto, con 30 voti favorevoli, 19 contrari e nessun astenuto, la proposta che sembrava vincente della Commissione europea di esentare gli

autotrasportatori autonomi dalla direttiva 2002/15/CE.

La questione divideva il Parlamento da un anno con il centro-destra europeo favorevole all'auto-regolamentazione, e i gruppi dei socialisti e democratici, i verdi e la sinistra per l'inclusione nella direttiva UE. Per il relatore, Edit Bauer "è stato un errore prevedere l'inclusione dei lavoratori autonomi nella direttiva. Un lavoratore autonomo - per

definizione - è libero di decidere quante ore vuole lavorare. In più sembra impossibile controllare quante ore lavora, o comunque troppo caro. Importante è, invece, stabilire chiaramente la distinzione fra veri e 'falsi' autonomi". Va considerato che l'orario in questione non si riferisce al tempo passato alla guida del camion, già regolato da un'altra legge europea che si applica a dipendenti e indipendenti, ma alle

ore di lavoro supplementari: quelle, per esempio, di carico e scarico, di relazione con i fornitori, i clienti.

Soddisfatto dell'esito del voto il centrosinistra. "L'obiettivo era quello di estendere anche ai padroncini le limitazioni di orario - ha dichiarato Sergio Cofferati (Pd) - per ragioni di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e soprattutto per evitare una concorrenza sleale tra imprese e Stati

membri, dumping sociale e incremento dei falsi autonomi".

Positivo, anche il giudizio dell'eurodeputato Raffaele Baldassarre (Pdl): "L'esclusione degli autonomi condurrebbe ad un utilizzo da parte delle imprese di lavoratori indipendenti che possono offrire i propri servizi con costi minori e maggiore elasticità. Al contrario l'Unione internazionale degli autotrasportatori

ha criticato la posizione degli eurodeputati che hanno puntato l'accento sulla sicurezza stradale che è già oggetto di regole molto stringenti in Europa".

Questo, comunque, è solo un primo passo. La parola finale spetta all'assemblea plenaria che si riunirà probabilmente il prossimo 16 giugno. E visto il risultato inatteso in Parlamento le sorprese potrebbero non mancare.