



NEL REGNO DEI PASTICCI

Che la cucina modenese non fosse solo targata Fini si sapeva, ma ci voleva uno chef come Amedeo Genedani alla guida del ristorante di Confartigianato Trasporti per dimostrare che nel cuore dell'Emilia nascono piatti e pietanze che si sottraggono alle tendenze modaiole della gastronomia d'avanguardia (dalla nouvelle cuisine a quella molecolare) e ripropongono pari pari la grande cucina regionale italiana. Dalla sua trattoria di Sassuolo, decorata con piastrelle e ceramiche di ogni tipo, Genedani ha portato a Roma – elevandoli a livello nazionale – piatti come il pasticcio di pedaggi con zampino di costi minimi (ma i pasticci sono ormai un piatto tipico per l'autotrasporto), in cui la pietanza principale è accompagnata da piccoli zamponcini (gli «zampini»), confezionati con le complesse procedure del calcolo dei costi minimi; oppure come i passatelli con scottatura di accise, dove queste ultime vengono prima rimborsate, poi tagliate (e qui è la scottatura), infine ripassate al governo. Ma il piatto più richiesto è «lo», anzi «il» gnocco fritto, che di volta in volta compare in menù, con un salame diverso. Questa volta tocca ai Forconi, domani chissà. Perché in Italia – e soprattutto nel mondo dell'autotrasporto – di gnocchi e di salami non c'è che l'imbarazzo della scelta.



La mia ricetta

PASTICCIO DI PEDAGGI CON ZAMPINO DI COSTI MINIMI
(dosi per tutto l'autotrasporto italiano)

- Pedaggi	il 3,9% in più
- Governo	il 20% in meno
- Unione europea	non più del 13% di sconto
- Concessionarie autostradali	24
- Committenti	tutti
- Autotrasportatori	100 mila
- Costi minimi	200 gr
- Soldi	50 milioni di euro

Prendere i pedaggi, farli saltare in padella con le concessionarie autostradali e, appena sono cresciuti, stenderli su un panno morbido e affettarli tratta per tratta, isolando quelli che sono cresciuti di più. Adagiate questi ultimi in un tegame insieme al governo, cercando di far ridurre il tutto del 20%.

Contemporaneamente, avrete messo l'Unione europea in un pentolino, coprendola accuratamente, in modo che non veda quello che state facendo, altrimenti la riduzione non riesce.

Sempre a parte, prendete i costi minimi e impastateli con committenti e autotrasportatori fino a farli diventare un amalgama compatta, che comporrete a forma di piccolo zamponcino.

Versate i pedaggi nel piatto, deponetevi sopra lo zampino di costi minimi, cospargete abbondantemente il tutto con i 50 milioni di euro e servite in tavola questo pasticcio (se ci riuscite).

«La mia ricetta» è una libera interpretazione di «Uomini e Trasporti» sulla base dell'intervista rilasciata da Amedeo Genedani

LE BEVANDE

PIGNOLETTO BIANCO DEL SISTRI (DA CAMBIARE CON UN SEMPLICE LAMBRUSCO)

Lei è Presidente di Confartigianato Trasporti dallo scorso ottobre. Al momento della sua elezione, ha attaccato duramente il governo per il Sistri. Dopo alcuni mesi e una serie di interventi decisi dal governo, il problema si può ritenere risolto?

Il problema del Sistri, secondo me, non è per niente risolto, anzi. Il fatto che sia stato deciso un periodo di 10 mesi di deroga dalle sanzioni farà sì che solo in pochi lo collauderanno veramente, mentre è necessario un collaudo molto rigoroso perché il sistema crea enormi problemi: per l'allineamento ci vuole tanto tempo che non solo costringe a tenere fermo il veicolo per ore, ma in alcuni casi si sono scaricate le batterie di camion e addirittura l'apparecchio che si usa – il Blackbox – ha preso fuoco.

Ma la voce ricorrente è che in realtà la proroga concessa al Sistri serve al governo per denunciare il contratto con la Selex prima di ripartire con un nuovo sistema.

L'ho sentito anch'io, ma non ne ho la certezza. Speriamo che sia così perché il Sistri è un sistema che non hai mai funzionato. Intendiamoci, il motivo per cui è stato introdotto – la lotta alle ecomafie – è giusto, ma bisogna trovare un sistema nuovo e più semplice.

L'ANTIPASTO

GNOCCO FRITTO CON SALAME DI FORCONI E TIGELLE DI AUTOTRASPORTO SMARCATO

A dicembre, la protesta dei Forconi è stata, soprattutto inizialmente, confusa con l'autotrasporto. Cosa rappresentano realmente?

I Forconi non hanno niente a che vedere con l'autotrasporto. Hanno cercato di allinearsi al fermo che avevamo proclamato dal 9 al 13 dicembre

e che poi abbiamo revocato, per ottenere i loro obiettivi, coagulando il malcontento di tante persone sull'orlo della disperazione: giovani che non trovano lavoro, cinquantenni che lo perdono...

Ma cosa può fare l'autotrasporto per smarcarsi da questa identificazione?

Quello che ha fatto. L'autotrasporto si è smarcato, perché ha revocato il fermo: è sotto gli occhi di tutti che nella settimana dal 9 al 13 dicembre, i supermercati, i negozi, le fabbriche non hanno visto calare le loro forniture. Così l'autotrasporto ha dimostrato di non essersi fermato affatto.



Il governo dovrebbe ricontrattare gli accordi con le concessionarie che sono vecchi di dieci anni e non più attuali, soprattutto in questa fase di crisi

IL PRIMO PASSATELLI CON SCOTTATURA DI ACCISE RIPASSATE AL GOVERNO

Dopo la questione delle accise, i rapporti con il governo si sono normalizzati?

Il fatto che abbiamo revocato il fermo di dicembre già di per sé significa che c'è stata un'importante apertura al dialogo e grazie a questo dialogo, il 28 novembre abbiamo portato a casa un protocollo d'intesa che ritengo molto importante perché mette a fuoco, anche nei dettagli, quelle che sono le criticità dell'autotrasporto.

Ma ancora una volta si tratta solo di impegni?

Come mai avete accettato l'impostazione del governo?

Prima di tutto abbiamo recuperato subito il taglio dei rimborsi per le accise (che era la cosa che ci interessava maggiormente), la conferma dei 330 milioni di interventi per il settore e il nuovo comitato centrale nella legge di Stabilità. Poi bisogna ricordare che non avevamo rapporti con l'esecutivo, in pratica, dai tempi del governo Monti, perciò avendo portato a casa la parte economica, sul resto abbiamo accettato di approfondire le questioni e il governo ha già costituito due tavoli tecnici – sul cabotaggio e sui distacchi – che hanno cominciato a lavorare. Sarà nostro compito perseguirli nel tempo in un confronto costante e continuo.

>>>

LA PIETANZA PASTICCIO DI PEDAGGI CON ZAMPINO DI COSTI MINIMI

Però poi è venuta fuori la storia dei pedaggi...

Purtroppo è una storia che conosciamo da anni, perché non è da oggi che subiamo questi aumenti, sappiamo che i gestori quando ottengono le concessioni dal governo, programmano subito i vari aumenti, scaglionandoli nel tempo. Ma su alcune tratte questa volta gli aumenti sono esponenziali. Secondo me, il governo dovrebbe revisionare gli accordi con le concessionarie che sono vecchi di anni e che non sono più attuali, soprattutto in questa fase di pesantissima crisi.

Il ministro Lupi ha ipotizzato una sorta di sconto per «grandi utenti», ma sembra volerlo limitare agli automobilisti. Gli autotrasportatori già hanno una sorta di sconto...

In realtà più che di sconto si tratta di un rimborso a carico del governo: aumentarlo per allinearli ai nuovi aumenti dei pedaggi richiederebbe una copertura economica importantissima; si parla di 50-60 milioni di euro...

...e dove si andrà a prenderli?

Non lo so, ma certamente non dai 330 milioni assegnati all'autotrasporto dalla legge di Stabilità. Bisognerà trovare una soluzione alternativa. Poi c'è un altro problema: l'Europa non permette che questi sconti superino il 13%. Come si fa a farli arrivare al 20%, come propone Lupi?

Ma teoricamente potreste pagarli anche voi questi aumenti, se ci fossero i costi minimi della sicurezza. O no?

L'osservazione è giusta, ma ricordiamoci che si parla di costi, non di tariffe. E che il problema è concreto: non è semplice andare a recuperare oggi, con la crisi che c'è, anche gli aumenti più lievi: io lavoro sulla A1, dove l'aumento è stato «solo» del 4,4%, ma so già che sarà molto difficile andare a recuperare dai miei committenti anche quel 4,4. Detto questo, i costi minimi sono un pa-

letto che c'è e ci deve essere, che dovrebbe funzionare, ma funziona, come sappiamo tutti, soltanto fino a un certo punto.

Lei dice: i trasportatori questi aumenti non li possono pagare, i committenti neppure, perciò li deve pagare il governo. Ma non possono farsene carico le società di gestione delle autostrade?

Se l'autotrasporto non riesce a recuperarli dai committenti e il governo non riesce a trovarli, certamente questa potrebbe essere l'alternativa.

Quanto meno le società autostradali dovrebbero fare una valutazione in casa loro, anche perché questi aumenti così ingenti sono legati a opere programmate che sono state eseguite parzialmente e non rispettano la sicurezza: in Veneto stanno realizzando la terza corsia, ma senza corsie d'emergenza e senza adeguate aree di servizio.

IL CONTORNO ERBAZZONE MISTO DI CABOTAGGIO EUROPEO

Torniamo ai costi minimi. Lei ha detto che funziona fino a un certo punto. È un problema di controlli?

Il problema dei controlli esiste, ma non solo per la committenza e l'applicazione dei costi minimi della sicurezza. Prima di tutto devono riguardare il cabotaggio. Al tavolo con il governo stiamo valutando un'ipotesi: i veicoli

esteri che effettuano cabotaggio dovrebbero avere a bordo la documentazione che attesta il loro ingresso in Italia e i loro spostamenti. Attualmente, però, non c'è sanzione per chi ne è sprovvisto. Ecco, basterebbe invertire l'onere della prova: se tu non mi dai i documenti – e quindi non attesti quando sei entrato, e quale cabotaggio fai in Italia – sei sanzionato alla stregua del cabotaggio abusivo.

Sulla questione c'è stata anche una lettera dei ministri dei Trasporti europei alla Commissione.

Con l'allargamento dell'Unione, la questione del cabotaggio si sta allargando a macchia d'olio. Finalmente anche i governi degli altri Paesi se ne sono accorti...



Non ci sono sanzioni per i veicoli esteri in cabotaggio privi di documentazione. Bisogna invertire l'onere della prova: chi non presenta i documenti va sanzionato come se facesse cabotaggio abusivo

IL DESSERT TORTA BAROZZI UNITARIA AI MILLE AROMI

Sui pedaggi, però, la CNA-Fita è un po' più pesante. Non è che, passata la paura delle accise, questa breve primavera unitaria che ha visto tutta l'Unatras ricompattata, ricominciano i distinguo?

Io spero che Unatras rimanga unita. Il mio obiettivo è la ricerca dell'unitarietà delle associazioni dell'autotrasporto, perché se vogliamo portare a casa dei risultati, possiamo riuscirci solo restando compatti. Se si riformano delle crepe – come succedeva non dico fino a dieci mesi fa, ma fino ad alcuni mesi fa – non si va da nessuna parte.

**Prima della vicenda delle accise, dunque, c'era-
no rischi di rottura?**

Direi che soprattutto l'Unatras funzionava a singhiozzo, nel senso che alle riunioni uno partecipava e un altro no. Adesso c'è stato un importante momento di compattezza, addirittura allargata all'Anita. Prima dell'incontro con il governo – ero appena stato eletto alla presidenza di Confartigianato trasporti – tutti i rappresentanti delle associazioni che aderiscono a Unatras si sono riuniti in un bar davanti al ministero dei Trasporti. Ci siamo guardati in faccia e ci siamo detti: qui è rinata l'unitarietà di cinque anni fa, quindi al governo parleranno solo il presidente e il segretario dell'Unatras. E così abbiamo fatto, dando un segnale importante al governo.

Reggerà questa unitarietà?

Mi auguro proprio di sì. Nel momento in cui si è tornata a ricostruire l'Unatras, io sono uno di quelli che si sono attivati maggiormente in questo senso, soprattutto per coinvolgere – io vengo dell'Emilia-Romagna – la CNA-Fita.

Qual è la situazione in Confartigianato Trasporti, dopo il burrascoso rinnovo della presidenza.

Penso che Confartigianato Trasporti si stia ricompattando in modo importante. Da tutte le regioni arrivano segnali in questo senso. Io spero che nel giro di qualche mese riusciamo a rafforzarci più di prima.

IDIGESTIVI SPREMITA DI PADRONCINI IN RETE E AMARO DEI TEMPI DI PAGAMENTO

Per riassumere un po' tutto, di cosa ha bisogno l'autotrasporto italiano per salvarsi? Quali sono le due misure principali?

L'autotrasporto italiano si può risanare riuscendo prima di tutto a fare sinergia tra le imprese: il singolo ormai fa fatica ad andare da tutte le parti. Quindi, non dico che debbano aggregarsi per forza in società, consorzi o cooperative; basterebbe cominciare a costituire reti di impresa fra autotrasportatori. I padroncini di Confartigianato Trasporti, se facessero rete potrebbero scambiarsi i viaggi, senza essere costretti a lavorare per le agenzie di spedizione.

Seconda misura?

Controlli seri, non somari come sono stati fatti a oggi. Soprattutto sul cabotaggio, che ci sta penalizzando in un modo pesante. E poi i tempi di pagamento, perché un autotrasporto che di fatto finanzia la grande impresa non può reggere a lungo, soprattutto in un momento in cui le banche non prestano più danaro e un'impresa non può andare in banca a chiederne tutti i giorni, mentre i committenti allungano i tempi di pagamento. Io lavoro nel distretto della ceramica: mediamente la committenza paga a 90-120 giorni.

Se ci fossero queste cose, non ci sarebbe bisogno dei costi minimi?

No, i costi minimi sono sempre un paletto necessario, perché con la poca forza delle imprese, i costi minimi sono sempre un valore aggiunto.

È circolata anche l'ipotesi di applicare i costi minimi ai padroncini, mentre l'azienda strutturata può anche scendere al di sotto.

Se i costi sono calcolati correttamente, tenendo conto dei costi che bisogna sostenere in Italia, non vedo come si possano richiedere tariffe più basse dei costi minimi, senza lavorare sotto costo. Per abbattere le tariffe e non andare in perdita, finisce che devi utilizzare – come fanno alcune aziende – gli autisti delle società di lavoro interinale e i distacchi. Ma questo è un altro discorso ■



Spero che Unatras rimanga unita. Il mio obiettivo è l'unitarietà delle associazioni, perché se vogliamo portare a casa dei risultati, possiamo riuscirci solo restando compatti