Foto di Alfonso Santolero

CINZIA «CAT» FRANCHINI

LA GATTA CHE GRAFFIA SUL TETTO CHE SCOTTA

All'angolo la assistono tre secondi: Silvestro, Camilla e Pippi. Sono tre gatti e già questo le varrebbe il soprannome. Il fatto è che, con quei secondi, un po' gatta lo è anche lei, Cinzia Franchini, con i suoi movimenti felini, i passi felpati, la scherma sorniona. Ma, attenti, perché in ogni gatto c'è una tigre e lei, nei momenti clou, tira fuori gli artigli. Una tecnica basata sulla sorpresa: ne sanno qualcosa i suoi avversari di oggi (gli intervistatori di «Uomini e trasporti», P.Amaducci, D.Di Ubaldo e U.Cutolo) che hanno pagato sulla loro pelle gli attacchi improvvisi, di rimessa, magari durante un round più tranquillo che improvvisamente s'infiamma. E dire che l'esperienza dovrebbe essere il suo punto debole: non è molto tempo che incrocia i guantoni sui ring dell'autotrasporto, almeno in confronto agli altri boxeur delle associazioni di categoria (e farlo notare è uno dei suoi colpi migliori). Per di più ha cominciato per aiutare il marito, ma è subito transitata dai ring di paese a quelli regionali (presidente di CNA-Fita Emilia-Romagna), per poi fare il salto sui quadrati italiani, come vice presidente nazionale. Una promessa, insomma, già mantenuta a metà. Per completarla ha bisogno di tempo: «Cats» il musical di Andrew Lloyd Webber e Thomas Stearns Eliot, ha tenuto la scena per 21 anni nel West End di Londra. Cinzia «Cat» Franchini promette di fare altrettanto. Lei, Silvestro, Camilla e Pippi. E non dite che l'autotrasporto interessa i soliti quattro gatti.

BORDO RING: LE RISPOSTE AI LETTORI

IL CONTRATTO DEGLI AUTISTI

Come mai CNA-Fita ha firmato il contratto di lavoro Trasporti e Logistica, accanto ad Anita e Trasporto Unito, in un momento di grave difficoltà per le imprese di trasporto?
(Un trasportatore di Siena)

Io credo che a più di due anni dalla scadenza del contratto, fosse un atto dovuto quello di rinnovarlo, perché stiamo parlando di persone che lavorano con noi, quindi di nostri collaboratori. E a me non sembra corretto che un mio dipendente rimanga fermo al palo per due anni e mezzo. Credo invece che il vero nodo stia nel fatto che, per esempio, gli autisti rumeni costano esattamente un terzo o un quarto dei nostri dipendenti. Allora forse il problema è più ampio e andrebbe affrontato in modo diverso.

IL PAGAMENTO IMMEDIATO

Non sono d'accordo con l'obbligo di pagamento immediato delle multe. E non c'è il rischio di errore da parte delle forze dell'ordine?
(Un trasportatore di Udine)

Certo che il rischio c'è, ed è anche frequente, ma prima di tutto, per evitare fraintendimenti, bisogna ribadire che la legalità e il rispetto delle regole sono un punto fermo. Per cui noi condividiamo l'inasprimento delle sanzioni e il fatto che l'inasprimento riguardi quelle quattro sanzioni che ci vedono maggiormente coinvolti, (superamento dei tempi di guida e riposo, sovraccarico, sorpasso irregolare e violazione dei limiti di velocità). Ma il pagamento immediato a noi non piace per niente: come fa un autista a decidere se pagare in misura ridotta, oppure versare la cauzione e riservarsi la possibilità di fare ricorso. Anche le soluzioni tecniche che si stanno trovando per evitare che gli autisti circolino con troppo contante addosso – e quindi a rischio di rapina – come il pagamento con SMS, grazie a una convenzione con le Poste, mi sembrano macchinosi. Noi ci auguriamo che si possa ritornare al pagamento con bollettino postale a 60 giorni.

AL PESO

Cinzia «Cat» Franchini ha registrato sulla bilancia un doppio peso: quello della CNA-Fita (di cui è presidente per l'Emilia-Romagna e vicepresidente nazionale) e quello di un'azienda nata nel 1980 - la Caretti e Franchini snc - che ha nel trasporto di merci pericolose il proprio punto di forza. Una nicchia ad alta specializzazione nella quale ha accumulato ormai tale esperienza da poter mettere a disposizione dei clienti anche un servizio interno di consulenza. Il peso di CNA-Fita nazionale, invece, è quello di 35 mila imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa e le loro forme organizzate quali ad esempio i consorzi e le cooperative, con una crescente presenza di società di capitali.

1° ROUND: TRA COSTI E TARIFFE, SCRICCHIOLA LA PACE SOCIALE

L'autotrasporto italiano è fortemente preoccupato per gli aumenti dei costi. Quale di questi aumenti la preoccupa di più?
Certamente l'aumento del gasolio che in due anni è salito del 30%, ma ci aggiungerei i pedaggi autostradali che in alcune tratte sono cresciuti del 15%. E anche le assicurazioni, che continuano ad aumentare e addirittura, in alcune Regioni, soprattutto del Sud, le compagnie chiedono, per esempio, 6 mila euro per una polizza che qui a Modena costa 2.500. Quando poi non si rifiutano di assicurare i tir.

Ma non c'è stato un intervento del governo, proprio sulle assicurazioni?
C'è stata una riunione al ministero, che è stata estremamente deludente, perché di risposte non ne stanno arrivando, se non i soliti «verificheremo», «controlleremo», ma concretamente di risposte non ne stanno arrivando: ci hanno proposto di installare una black box sui mezzi, per verificare l'eventuale irregolarità e incidentalità dei nostri automezzi, ma francamente pensare a un'altra black box ci fa venire i sudori gelati.

Insomma la situazione è preoccupante, ma quanto?
Ormai siamo arrivati al limite e se non succede qualcosa anche l'accordo di giugno che prevedeva la pace sociale per 18 mesi non so che fine farà.

Cosa dovrebbe o potrebbe succedere, di fronte all'aumento dei costi?
Il problema vero è che noi non riusciamo a scaricare questi costi sulle tariffe, alzandole cioè, come sarebbe giusto.

Dicono gli esperti che piazzare un buon colpo nella prima ripresa mette in difficoltà l'avversario. «Cat» segue la regola con mestiere insospettabile e piazza il jab sulla «pace sociale» dopo una serie di attacchi alle assicurazioni e al governo. Se il buongiorno si vede dal mattino...

2° ROUND: DALLA CONFINDUSTRIA AL FERMO

Ma la committenza si rende conto della situazione? Come pensate di farglielo capire?

Io credo che la committenza vada responsabilizzata pesantemente, in un qualche modo che bisogna individuare tutti insieme, perché oggi il committente guarda ancora al prezzo più basso. Noi continuiamo a insistere sulla legalità, a chiedere di verificare che un vettore sia in regola, sia iscritto all'Albo, rispetti tutte le varie normative. In realtà di tutto questo al committente non interessa niente, perché fa firmare un paio di documenti e si scarica delle proprie responsabilità.

Il costo principale resta, comunque, il gasolio e attraverso questo la tariffa minima dovrebbe essere definita dall'Osservatorio della Consulta che dovrà intervenire comunque dopo maggio se non ci saranno gli accordi di settore. Qual è la situazione ad oggi?

L'Osservatorio si è riunito un paio di volte, ma ci sono problemi. Il rappresentante di Confindustria non ha nessuna intenzione di percorrere la strada per l'individuazione di questi costi minimi, per cui ad oggi l'Osservatorio non sta lavorando. Abbiamo sollecitato il sottosegretario Giachino a intervenire e si è impegnato di convocare entro una quindicina di giorni l'Osservatorio per sbloccare la situazione.

L'ostacolo è Confindustria? Ed è disponibile agli accordi di settore?

L'ostacolo non è solo Confindustria. Sugli accordi di settore né Confindustria, né Confetra sono contrari, ma non vogliono che contengano riferimenti ai costi minimi della sicurezza.

Voi come la vedete?

Secondo me, prima di definire gli accordi di settore, l'Osservatorio dovrebbe varare dei costi minimi di riferimento, perché su quella base poi possiamo fare gli accordi di settore. Se, per esempio, l'Osservatorio prevede 100 per un servizio di trasporto, all'interno di un accordo di settore, dove ci possono essere altre garanzie, il costo dello stesso servizio può essere 90.

In questa situazione, lei ritiene possibile un fermo?

La situazione è veramente difficile. Ma io temo molto che si possa proclamare un fermo e poi, come al solito, non farlo, perché la voglia di andare a un fermo in giro inizia a sentirsi, però non per l'attuazione della legge 127. Gli obiettivi dovrebbero e potrebbero essere anche altri. Ci sono aspettative diverse pure rispetto alla 127 e, secondo me, il rischio è che una volta proclamato il fermo – se si dovesse proclamare – poi si farebbe fatica a dire qualche giorno prima che non si fa più.

Sarà una gatta, ma non miagola, ruggisce. Il diretto sui committenti arriva a inizio ripresa e segna tutto il resto del round, dove gli attacchi diventano più espliciti e raggiungono in pieno volto Confindustria e Confetra. Ma torna anche il jab sulla rottura della pace sociale: anche il governo è servito.

3° ROUND: CONTO PROPRIO DA RIVEDERE

Certo, i problemi non si risolvono tutti con la 127. Ce ne sono altri, come per esempio il conto proprio. Se ne sente la concorrenza?

Eccome se si sente. Lo stesso sottosegretario Giachino, che indica nel nuovo Piano della Logistica la via maestra per migliorare il nostro mondo, afferma che il conto proprio va rivisto. Io credo che sia la priorità. Speriamo che il sottosegretario abbia voglia di mettere mano alla questione.

Cosa intende per rivedere il conto proprio?

Il conto proprio ha regole molto diverse, a cominciare dal fatto che subisce meno controlli e così non può essere. E poi hanno mezzi decisamente più vecchi e inquinanti rispetto ai nostri, non ottimizzano i carichi, molto di frequente girano a vuoto. Se vogliamo parlare di inquinamento e di ottimizzazione del traffico, allora rivediamo il conto proprio.

Ma in una fase di fiammata dei prezzi, il conto proprio, che non riesce a ottimizzare i viaggi, dovrebbe essere doppiamente penalizzato.

Ma ci sono disparità enormi con il conto terzi. Per esempio, le assicurazioni. Lo stesso mezzo assicurato in conto terzi costa 1, in conto proprio 0,5. Per cui…

Dopo due riprese scoppiettanti, «Cat» rifiata. Il che non vuol dire che dia tregua: quello contro il conto proprio è un vero e proprio martellamento.

4° ROUND: IL SISTRI NON C'È E NON LO PAGO

Nella 127 non c'è neanche il Sistri. A lei piace?

No, ovviamente non mi piace per niente. Sono stata la prima, alla prima riunione al ministero dell'Ambiente, a dire che noi non ci stavamo. Mi sono alzata, gli altri mi hanno seguito e siamo andati via. No, il Sistri non ci piace. Il sistema è ambizioso e la tracciabilità dei rifiuti è assolutamente condivisibile. Ma non si può mettere in piedi un sistema di questo tipo senza coinvolgerci a monte. Noi siamo stati convocati quando

IL JAB

«Ormai siamo arrivati al limite e se non succede qualcosa anche l'accordo di giugno che prevedeva la pace sociale per 18 mesi non so che fine farà»

IL MONTANTE

«Sì, dobbiamo strutturarci meglio, dobbiamo crescere. Però la realtà imprenditoriale italiana, in effetti, è molto simile alla nostra, fatta cioè di tante piccole imprese. E di conseguenza anche le imprese di autotrasporto non possono che essere piccole. Per cui riorganizzazione sì, ma non credo che «grande» sia sinonimo di «bello» o di «efficace»»

IL GANCIO

«Negli ultimi tempi all'interno di Unatras non c'è un gran confronto. Siamo fermi alla nomina di Del Boca alla presidenza, ma sui temi veri ultimamente ci sono dei problemi»

AD APRILE A SALIRE SUL RING SARÀ

Alberto Di Stazio
(Vicepresidente FLC)

Volete partecipare all'incontro? Avete una domanda "sfiziosa" da rivolgergli o un qualche sassolino da togliere dalle scarpe? Inviatela in redazione per posta o per e-mail a: redazione@uominietrasporti.it

SUL WEB UN ESTRATTO DEL MATCH

Volete ascoltare qualche affermazione colta durante l'incontro? Oppure vedere le immagini scattate durante il match? Vi interessano anche gli altri incontri? Collegatevi al sito internet www.uominietrasporti.it

tutto era già stato definito in sostanza. E infatti si vede: il Sistri non riesce a partire, perché le criticità sono enormi.

Il Sistri non parte, però il 2010 è stato già pagato.

Ora vediamo. Qui in Emilia Romagna abbiamo interpellato un legale: siamo pronti a chiedere i danni al ministero, perché a fronte di un contributo che noi abbiamo pagato per il 2010 per un sistema che non ha funzionato, ora ci chiedono anche il contributo per il 2011…

Un altro martellamento, questa volta contro il Sistri, con effetti collaterali rivolti al ministero dell'Ambiente, attraverso la minaccia di un colpo assai più pesante di quelli che ci si scambia sul quadrato. Come dire: pronti a un altro ring.

5° ROUND: BUROCRAZIA DA SEMPLIFICARE

Insomma, è un pantano e per venirne fuori non ci sono soluzioni rapide. Ma per avere un autotrasporto che lavora con tariffe adeguate, che riesce a marginare in maniera equilibrata e a essere competitivo a livello internazionale, che bisogna fare?

Io credo che bisognerebbe andare a una semplificazione normativa. L'autotrasporto è – tra virgolette – vessato da tantissime normative diverse, a volte anche in contraddizione tra loro, ma che comunque hanno prodotto scarsi risultati utili e hanno appesantito i nostri costi.

Mi riferisco anche alle più banali, dalla scheda di trasporto al modulo assenze conducente a tutta questa carta che ci dobbiamo portare dietro, nata con uno scopo che alla fine non ha raggiunto. Insomma ci vogliono poche regole, però chiare e rispettate.

E in termini imprenditoriali, cioè di dimensioni e di organizzazione, come dovrebbe essere l'autotrasporto italiano?

Si dice spesso che le imprese vanno aggregate, che paghiamo il fatto di avere tante aziende piccole. Io credo che questo sia vero solamente a metà. Sì, forse in parte è vero che dobbiamo strutturarci meglio, dobbiamo crescere. Però la realtà imprenditoriale italiana, in effetti, è molto simile alla nostra, fatta cioè di tante piccole imprese. E di conseguenza anche le imprese di autotrasporto non possono che essere piccole. Per cui riorganizzazione sì, ma non credo che «grande» sia sinonimo di «bello» o di «efficace».

Dopo due riprese (relativamente) più tranquille, il montante sulle piccole imprese riporta alla realtà. In premessa l'avevamo detto che Cinzia «Cat» gioca di sorpresa. E il colpo è spiazzante anche perché va a colpire non soggetti istituzionali, ma un luogo comune estremamente diffuso. Interessante.

6° ROUND: LA SICILIA E IL DOPPIO AUTISTA

Perché Fita non ha firmato il protocollo che ha scongiurato il fermo in Sicilia?

Perché era un pessimo accordo. Le aziende siciliane lamentano che non riescono a rispettare la normativa sui tempi di guida e di riposo per colpa delle attese ai traghetti e delle difficoltà sulla Salerno-Reggio Calabria. E per questo chiedono una deroga alla direttiva comunitaria, che però è possibile solo in caso di emergenze e per un tempo limitato. Loro dicono che sono sempre in emergenza…

Voi accettereste l'eccezione, ma non l'istituzionalizzazione?
No, non va bene neanche l'eccezione. Pur comprendendo le difficoltà degli autotrasportatori siciliani, se è vero che ci sono difficoltà nella filiera agroalimentare, è vero pure che ci sono difficoltà in dieci altre filiere in giro per l'Italia. Il problema è un altro: che con le nuove norme non riescono più a trasportare con un autista solo, ne occorrono due e la committenza non glielo paga. Noi li comprendiamo, ma non possiamo ovviare a questo problema andando in deroga ai tempi di guida e riposo. Forse la committenza deve mettersi nell'ordine di idee che se il trasporto da Palermo a Milano costava 1.000, oggi forse deve costare 1.500. Per cui il nocciolo del problema a nostro avviso rimane quello di una committenza che comunque non è disponibile a pagare il costo del trasporto quanto in realtà andrebbe pagato.
Ancora all'attacco e questa volta i colpi, anche se non sono pesanti, raggiungono un po' tutti: il governo che ha firmato un protocollo «pessimo», le altre associazioni che lo hanno firmato, gli autotrasportatori siciliani che vogliono la deroga, i committenti che non vogliono pagare i maggiori costi. E chi più ne ha più ne metta.

7° ROUND: RAPPRESENTANTI DA ROTTAMARE

Lei sembra critica con le rappresentanze del settore…
Io credo che le associazioni dovrebbero cambiare radicalmente. Ci sono persone che hanno fatto bene, per l'amor di Dio, però sono lì da 30-40 anni…
Anche lei è una «rottamatrice» come Renzi…
Sì, sono una rottamatrice anch'io, ma non per buttare tutto a mare. Credo che nel bene o nel male alcune persone hanno dato e credo che, quando certi soggetti sono lì da troppi anni, gli interessi iniziano anche a diventare altri. Ce lo possiamo dire, no? Gli stimoli diventano altri e forse non si rappresentano efficacemente gli interessi della nostra categoria.
Ma, al di là delle persone, strutturalmente come dovrebbero cambiare le associazioni? Cosa dovrebbero rappresentare?
Secondo me, bisognerebbe ripartire dalla base e questo non sta avvenendo. Anche la 127, come dimostra un sondaggio, non la conosce nessuno. Anche a me, sul territorio, mi chiedono di questa legge: chi è che l'ha voluta? Con chi l'abbiamo condivisa? Hanno ragione: ultimamente ci sono piovuti addosso dei provvedimenti che sono stati partoriti non si sa da chi. Invece bisogna ripartire dalla nostra base associativa e io, come presidente di CNA-Fita Emilia-Romagna, sono molto impegnata ad ascoltare le aziende che rappresento.
E a livello nazionale, come è visto questo processo di rinnovamento. Solo qualche anno fa c'è stata in Fita una riorganizzazione in senso centralistico.
A livello regionale stiamo favorendo questo processo, per cui stiamo sollecitando il nostro nazionale a modificare il modo di fare rappresentanza. L'abbiamo chiesto a Cesena, a fine gennaio, in un'assemblea alla quale ha partecipato anche il nostro presidente nazionale e io mi auguro nei prossimi mesi di vedere qualcosa di diverso. Però, al di là di CNA, credo che il problema sia all'interno di Fita, dove vedo – anche in presidenza – persone che sono lì da 30 anni.
Un uppercut alla penultima ripresa predispone i giudici a un verdetto favorevole. E l'uppercut, con sapiente mestiere, arriva pesantissimo e preciso contro i dirigenti «anche in presidenza» che sono lì da 30 anni. L'ultimo round potrebbe essere una passeggiata. Ma non sarà così. Mai fidarsi dei gatti...

8 ROUND: MA UNATRAS È COMPATTA?

In Sicilia l'Unatras si è divisa: Fai ha firmato il protocollo e voi no. Sul contratto di lavoro, al contrario, voi avete firmato e Conftrasporto no. Sul Sistri la vostra iniziativa legale difficilmente sarà seguita da Conftrasporto. La class action contro le autostrade per la neve di fine anno è stata condotta ognuno per conto suo. È compatta Unatras in questa fase?
Effettivamente ci sono posizioni, all'interno di Unatras, che si sono ammorbidite, ma in giro c'è un malcontento enorme e altre associazioni cominciano a dire cose pesanti e a organizzarsi. Il rischio è che altre associazioni che rappresentano un numero limitato di aziende, finiscano per portarsi appresso anche nostre imprese.
Le ripeto la domanda: è compatta Unatras in questa fase?
In effetti negli ultimi tempi sui temi veri all'interno di Unatras non c'è un gran confronto. Siamo fermi alla nomina di Del Boca alla presidenza di Unatras, ma sui temi veri ultimamente ci sono problemi.
Siamo nel pantano e il cielo è fosco, insomma.
È foschissimo, più grigio di questa giornata.
Chi si aspettava un'ultima ripresa di tutto riposo è servito. I colpi volano pesanti e alla fine arriva il gancio, devastante, contro Unatras. Lascerà il segno. «Cat» ha graffiato ancora.

IL DIRETTO

«Noi continuiamo a insistere sulla regolarità, a verificare che un vettore sia in regola, sia iscritto all'Albo, rispetti tutte le varie normative. In realtà poi al committente di tutto questo non interessa niente, perché si scarica delle proprie responsabilità facendo firmare due documenti»

L'UPPERCUT

«Sì, sono una rottamatrice anch'io, ma non per buttare tutto a mare. Credo che nel bene o nel male alcune persone hanno dato e credo che, quando certi soggetti sono lì da 20 o 30 anni, gli interessi iniziano anche a diventare altri.»