

IL PUNTO di Paolo Uggè

Il tentativo in atto portato avanti dal governo austriaco che nasconde il vero obiettivo di reintrodurre un sistema di contingentamento per l'attraversamento del proprio territorio è stato contestato con decisione da parte di Confrtrasporto. Naturalmente la reazione dei rappresentanti del governo austriaco e del Tirolo non si è fatta attendere ed è partita una valanga di dichiarazioni contro chi scrive. Quasi che la presa di posizione fosse frutto di una iniziativa personale. Il recente intervento del presidente di Anita, anch'egli preoccupato per le conseguenze che si scaricherebbero non solo sugli operatori del trasporto ma anche sul sistema produttivo, dimostra quanto l'argomento abbia una valenza importante per l'Italia.

Ovviamente Confrtrasporto ha evidenziato alle forze politiche, presenti al Parlamento europeo, la necessità di una iniziativa a tutela del sistema paese. Confrtrasporto riporta sul sito integralmente le interrogazioni dei parlamentari del Pd, Forza Italia e Lega che si sono interessati alla vicenda. Li ringraziamo per la prontezza dimostrata a tutela degli interessi dell'economia italiana.

Più volte ho avuto modo di sottolineare quanto nella prossima tornata elettorale, soprattutto da parte dei nostri operatori sia indispensabile compiere lo sforzo di recarsi alle urne e scegliere quelle forze politiche che hanno dato prova di aver compreso quanto i trasporti e la logistica siano decisivi per l'economia di un Paese. Al di là delle proprie convinzioni ciò che è indispensabile è non rafforzare chi propugna la decrescita felice nella quale il trasporto, in particolare quello su strada, viene penalizzato. Una scelta che ovviamente rispettiamo ma che non condividiamo, soprattutto perchè la riteniamo dannosa per il Paese. Non è un caso, penso, che i parlamentari del Movimento 5 stelle non abbiano assunto alcuna posizione in merito a questa delicatissima vicenda del corridoio ai confini con l'Austria. Riteniamo indispensabile che le forze politiche abbiano la consapevolezza di quello che le proprie scelte producano. Le dichiarazioni fumose che non entrano nel merito rischiano danneggiare il paese e gli operatori. Per questo riteniamo sia preoccupante, per i nostri operatori, la politica che sui trasporti il movimento 5 stelle propone.

La politica deve essere sintesi di proposte per il bene dei nostri concittadini. Sono inutili e stucchevoli e le aborriamo quelle polemiche inutili e per nulla producenti sia che riguardino come possa votare una nota cantante che furoreggiava negli anni 70 o disquisiscano su affermazioni certamente criticabili. I momenti che viviamo necessitano di una classe politica che conosca i meccanismi e sappia proporre interventi che cerchino di dare risposte ai problemi di chi intraprende e dei cittadini.

Per fornire un proprio contributo di idee Confrtrasporto ha elaborato ed inoltrato un documento propositivo sulla politica dei trasporti che presenti delle ipotesi di sistema. Uno dei principi ispiratori della nostra realtà è infatti far comprendere che non esistono pezzi di logistica relativi ad un solo settore ma un sistema che, realizzandosi complessivo, dia risposte di insieme a problemi complessi.

Tornando alla questione del Brennero voglio ricordare che la nostra posizione ovviamente non critica quello che è il frutto di una scelta europea di applicare un sovrapprezzo sui transiti per trovare le risorse adeguate a realizzare il traforo. Ricordo che la medesima scelta venne effettuata quando si intervenne per realizzare il tunnel del monte Bianco. Ciò che non è accettabile, in quanto contrasta con i principi europei sulla libera circolazione delle persone e delle merci, è pensare a forme di contingentamento già utilizzate nel passato e bocciate sonoramente dalle Autorità comunitarie. E, chi scrive, ne è stato testimone.

19-01-18

IL PUNTO ! di Paolo Uggè

Le prossime elezioni modificheranno il quadro politico attuale. Sembra scontato. Leggendo i programmi di tutte le forze in campo vi è un elemento, quello sulla compatibilità ambientale, che impatta, decisamente, con il mondo dei trasporti e può portare a conseguenze perniciose.

Le recenti prese di posizione sull'inquinamento assunte a livello comunitario stanno sempre più dando forza ai temi dell'ambiente come priorità di grande rilevanza. Le richieste di intervento si moltiplicano e tutte indicano l'improcrastinabile esigenza di intervenire sul sistema del trasporto su gomma, soprattutto quello pesante, considerato il maggior responsabile dei livelli di emissioni nocive per la salute. Le ricette tendono dunque tutte a sostenere la necessità di ridurre quelle generate da automezzi alimentati a gasolio per autotrazione, dimostrando quanta ideologia preconcepita vi sia alla base di tutto. Al di là di qualche intervento del mondo scientifico, che non si allinea all'impostazione a senso unico e che non trova alcuna considerazione sui media né dal mondo politico, la conclusione è una. I mezzi pesanti sono i colpevoli del peggioramento dei mutamenti climatici. Il dato che si rafforza prevede misure che di fatto si tradurranno in penalizzazioni alla circolazione del trasporto pesante su gomma. È una impostazione che rischia di portare a decisioni di notevole impatto nel mondo dei trasporti e della logistica.

Chi si trova con qualche anno sulle spalle ricorderà come negli anni 60/70 si scatenò anche a quei tempi una battaglia ideologica che portò alla sostituzione delle autovetture alimentate a benzina in favore del più "pulito" gasolio (attuaronο penalizzazioni e forme di incentivazione per indirizzare la domanda verso quei veicoli. Il progetto funzionò. Ora il "mostro" da sconfiggere che provoca negatività sulla salute e sul clima è divenuto il gasolio per autotrazione. Anche se nelle città certo non circolano i cosiddetti "tir" ma autobus datati, e il riscaldamento di molti uffici pubblici è un'ulteriore fonte che in modo significativo partecipa ed è responsabile dell'inquinamento urbano, la linea di colpevolezza è tracciata e sembra irreversibile.

Con il tempo ha preso sempre più piede la politica dei divieti degli automezzi pesanti del trasporto merci e il valore delle emissioni è divenuta la discriminante. L'Austria tentò di introdurre un contingentamento per gli automezzi pesanti in transito sul proprio territorio, introducendo il sistema degli eco punti, legato alla classe di appartenenza del veicolo. Metodo che venne bocciato solo dopo lunghe ed estenuanti battaglie dalle autorità europee. Oggi il Governo austriaco ci riprova utilizzando il corridoio ferroviario legato al traforo del Brennero.

Il gasolio da autotrazione è divenuto per l'immaginario collettivo, dunque, il maggior responsabile dei cambiamenti climatici. Convegni e articoli scientifici di esperti stanno conseguentemente sponsorizzando, oggi, la soluzione del trasporto su ferro. Anche in questo caso non viene mai evidenziata quale sia la fonte energetica che muove i treni. Naturalmente il fatto che sia l'energia elettrica, generata nella gran parte con lo stesso combustibile (non è certo l'energia nucleare o eolica a muovere i treni) viene passata sotto silenzio dai teorizzatori-ecologisti di professione.

Una riflessione sulla quale soffermarsi, invece, viene dalle recenti dichiarazioni dell'Amministratore di Fs Mazzoncini che ha sostenuto come "Non esista spazio per portare il 93% delle merci dalla strada alle ferrovie, dove oggi viaggia appena il 7%". Anche questo assunto deriva da una lettura deformata sulla reale presenza del sistema del trasporto merci. Parlare di una quota del 93% senza evidenziare che non esiste una praticabile alternativa nei percorsi inferiori ai cento chilometri, è fornire una informazione non aderente alla realtà. (La quota percentuale, se correttamente si assume a riferimento la distanza di 400 chilometri

oltre la quale il trasporto su ferro può competere con quello gommato, la quota è a poco più del 65%). Altrettanto è quando nel sostenere l'utilizzo del gas Lng per autotrazione non si evidenzia l'esigenza di una rete di rifornimento adeguata, o non si pone il problema dello smaltimento delle batterie.

Un conto è favorire fonti energetiche diverse; un conto è sostenere ipotesi fondate solo sul pregiudizio.

Sotto questa lente intendo riportare le proposte elettorali che annunciano riduzioni della pressione fiscale, flat tax o nuovi interventi di Welfare. Ben vengano! Il problema è dove trovare copertura a questi interventi. Le strade sono due: o aumentare il debito o ridurre i trasferimenti in essere.

Quest'ultima ipotesi coinvolge anche le imprese di trasporto. Per i soli interventi sull'accisa del gasolio si stanziavano 1 miliardo e 250 milioni di euro ai quali occorre aggiungere gli interventi sull'intermodalità e sulle riduzioni fiscali (queste sono le cifre considerate aggredibili, che però correttezza vuole siano imputate in modo adeguato).

E' ipotizzabile, dunque, che nei prossimi mesi gli operatori si trovino di fronte a richieste da parte del Governo (qualunque esso sia) di rimodulare, nella ipotesi più rosea, se non di annullare, i trasferimenti di quelle voci.

Una ipotesi rischiosa potrebbe essere posta, sempre nel caso migliore, ed è di introdurre dei limiti agli interventi, legandoli proprio al tema dell'inquinamento. Sarà ancora possibile pensare di trasferire risorse a pioggia senza legarne il riconoscimento all'anzianità dell'automezzo? E' una valutazione sulla quale da parte delle rappresentanze dell'autotrasporto dovranno impegnarsi adeguatamente, iniziando a riflettere sulla strada da intraprendere per non farsi trovare impreparate.

Paolo Uggè

02-02-18

IL PUNTO ! di PAOLO UGGE'

Nelle scorse settimane abbiamo preso posizione più volte sulla richiesta, interessata quanto incompatibile con i principi sui quali si regge la Comunità Europea, che il sud Tirolo sta sostenendo. Mettere un limite al traffico merci è sicuramente in linea con le esigenze di traffico, sicurezza e ambiente ma, se attuata, rischia anche di divenire una palla al piede per l'economia italiana.

Questo concetto lo abbiamo sostenuto con forza ribadendo il concetto che la scelta di essere parte della Comunità europea comprende anche l'obbligo di rispetto dei principi sui quali si regge l'Unione stessa. Tra questi vi è la libera circolazione delle persone e delle cose che deve essere consentita, soprattutto per quei paesi che sono periferici rispetto al centro dell'Europa.

Fu questo principio che nel 2004 portò le Autorità comunitarie ad eliminare il sistema degli eco punti che limitava il transito degli automezzi che transitavano attraverso l'Austria. L'Italia, nella fattispecie, è l'unico Paese europeo periferico che per raggiungere i mercati europei deve attraversare tutte le volte la barriera alpina, a differenza di chi dal nord entra in Italia.

A distanza di quindici anni il Tirolo, ben spalleggiato dall'Austria e Germania, ci riprova sostenendo che in attesa della realizzazione del traforo del Brennero ed a fronte dell'incremento registrato sul traffico merci effettuato con automezzi pesanti, si debba introdurre un sovrapprezzo ed un contingentamento che blocchi il passaggio delle merci provenienti dal sud. L'Italia verrebbe fortemente penalizzata nel sistema produttivo ma anche nella propria attività logistica che con la recente riforma portuale ha avviato un percorso atto ad incrementarla, rilanciandone la ricettività..

Come spesso sostiene il professor Marco Ponti le ferrovie assorbono sussidi e risorse pubbliche che sono in pratica generate dalle tasse e pedaggi sostenute dal trasporto stradale. Ora in un mercato libero non si può alterare il gioco della concorrenza concedendo risorse pubbliche ad una parte per renderla più competitiva rispetto ad altre. Gli incentivi al trasporto intermodale sono da sostenere ma senza aggiungere misure che di fatto limitino le libertà ad intraprendere di altri. In sostanza destinare risorse alle ferrovie e poi alterare la libera concorrenza non è compatibile con il principio di una buona amministrazione della cosa pubblica.

Il ministro Delrio nel recente summit che doveva affrontare il tema di realizzare un corridoio nel quale fosse contingentato il trasporto su gomma e incentivato quello su ferro ha contemporaneamente preso tempo e introdotto un principio che è divenuto, secondo quanto si legge nei comunicati, una posizione comune per la quale si prevede che "nessun atto unilaterale da parte di ciascun attore può essere condotto". Il rischio che venissero assunte iniziative autonome è stato tamponato.

Certamente il processo non finisce. Il prossimo governo che si troverà alla guida del Paese dovrà far fronte ai nuovi tentativi da parte dei governanti del Sud Tirolo. Occorrerà mantenere ben fermo quel punto.

09-02-18

IL PUNTO! di Paolo Uggè

Non ho ancora compreso se i media e buona parte della classe politica pensino che i cittadini italiani siano più interessati a dibattiti sull'ipotetico pericolo di ritorni alle ideologie del passato piuttosto che ai temi che affliggono il Paese. Abbiamo registrato minacce su un possibile licenziamento del direttore di un museo e le lunghe disquisizioni su un evento efferato, provocato da un soggetto insano di mente, ma sui problemi reali che toccano i cittadini solo per lo più slogan. Poi si dice che la gente si allontana della politica.

A riportarci alla realtà l'Intervento del direttore generale di Confindustria che ha voluto puntare il dito sul silenzio ed il cerchiobottismo di alcuni leaders della rappresentanza, oltre che di gran parte della stampa che sembra rinunciare al proprio ruolo.

Conftrasporto, da tempo ha scelto, la strada del confronto ed ha cercato di porre sul tema della logistica e del trasporto proposte e richieste alle varie forze politiche. Sulle queste riferirà agli operatori del settore per dar loro elementi di valutazione.

Su sicurezza, politica dell'immigrazione, rispetto delle regole, politiche del lavoro, rapporti con l'Europa, le nuove povertà, gli emarginati sono temi sui quali occorrono risposte. Altrettanto ci si deve preoccupare di coloro che fomentano l'odio veicolato dai social media, di chi non rispetta la democrazia parlamentare ed avendo in testa solo la logica della redistribuzione sceglie di combattere la ricchezza.

Conftrasporto è invece concentrata sui temi dello sviluppo che vedono come decisivi i temi del trasporto e della logistica, preoccupata dei grandi silenzi o, se va bene, riferimenti più che generici. Eppure si dovrebbe comprendere come la logistica sia lo strumento attraverso il quale si giocherà la permanenza del Paese sui mercati. Si parla di infrastrutture ma non di politica dei trasporti. Ma la logica impone che prima occorra individuare quali siano gli interventi infrastrutturali necessari. Di fronte alla Cina, che ha un disegno politico preciso ed ha deciso di aggredire l'economia europea utilizzando le cinque vie della seta (il porto del Pireo, la tratta balcanica, il passaggio a nord di linee ferroviarie, ora anche attraverso la calotta polare, sono i chiari segni di una strategia politica) l'Italia si limita invece a sperare di essere graziosamente coinvolta, ma se non si doterà di scelte adeguate, appunto di un sistema logistico funzionale, resterà marginale.

Ecco perché Conftrasporto che realmente vuole tutelare un mondo imprenditoriale ha deciso di "sporcarsi le mani" in questa fase dove si sceglierà il futuro governo del Paese. Poi sarà troppo tardi! Commentiamo e segnaliamo le cose che necessitano e quelle che non vanno.

Da tempo abbiamo iniziato a mettere sull'avviso gli operatori della logistica e del trasporto delle intenzioni di chi sostenendo il principio della decrescita felice si contrappone al trasporto su strada. Non era difficile prevedere quale sarebbero state le loro proposte politiche. Leggendo il programma e le dichiarazioni che i loro rappresentanti rilasciano abbiamo conferme del pericolo che rappresentano per noi. Per questo e non certo per giudicare aprioristicamente persone o il partito, invitiamo la nostra gente a votare, secondo il loro orientamento, ma evitando di dare il consenso a chi è palesemente contro. "Cinque Stelle vuole eliminare il rimborso delle accisa per l'autotrasporto" questo il titolo di un articolo che riprende quanto un candidato di quel partito ha dichiarato pubblicamente. Temiamo che non si limiteranno solo all'accisa ma anche ad altri interventi tutti rispondenti al principio della decrescita felice. Per questo occorre tenere gli occhi bene aperti.

Noi che crediamo nel ruolo della rappresentanza non sfuggiamo dalla nostra responsabilità e per questo non esitiamo nel ribadire ancor con maggior forza di andare a votare evitando di rafforzare chi vuole in modo evidente penalizzare la nostra attività. Gli imprenditori guardano giustamente ai loro interessi.

Fare politica a tutela della categoria significa, almeno per me, cercare di raccontare loro le cose come stanno veramente.

In questi giorni si è svolta una iniziativa, voluta dal presidente di Confcommercio, che ha ritenuto di dover chiamare ad un confronto-ascolto i rappresentanti delle forze politiche per illustrare il manifesto che il mondo rappresentato in Confcommercio ha proposto loro ed ascoltarne il parere.

Ovviamente nel documento di sintesi presentato è contenuto anche il documento di Confrtrasporto con le relative ipotesi di soluzione.

Debbo dire che la maggior sintonia sui nostri argomenti l'abbiamo potuta registrare negli interventi del segretario Pd Matteo Renzi, che è intervenuto sui temi della logistica e trasporti. Rispondendo ad una mia domanda il leader del Pd non ha escluso la possibilità di dar vita ad un coordinamento relativo alla politica dei trasporti presso la Presidenza del Consiglio. Il leader di Forza Italia Silvio Berlusconi ha riconosciuto la validità delle richieste presenti nel documento consegnato che ricomprende le proposte che Confrtrasporto ha ipotizzato. Il leader della Lega Matteo Salvini ha trattato temi di carattere generale, assicurando anche che le proposte avanzate da Confcommercio trovano condivisione nelle linee politiche della forza politica rappresentata.

Gli altri leader intervenuti per lo più si sono limitati ad interventi di politica generale. L'unico leader che ha disertato la kermesse è stato Luigi Di Maio, candidato del Movimento Cinque Stelle. Per quanto ci riguarda eravamo pronti a chiedere conferma se la linea annunciata da un rappresentante del Suo Movimento sulla volontà di togliere il recupero dell'accisa per le imprese di autotrasporto, fosse confermata. Ma l'assenza lo ha reso impossibile.

Dal confronto con il mondo politico è emerso dunque la necessità che la partecipazione al voto da parte dei nostri operatori sia massiccia. Il rischio che si determini una situazione di stallo, o peggio ancora, che vi sia la possibilità che una forza politica, ostile alla nostra attività, riceva un consenso ampio deve indurre tutti non solo a recarsi alle urne ma anche a stimolare coloro che disinformati della ostilità presenti nel partito di Luigi Di Maio diano la loro preferenza.

Interventi per contingentamento al Brennero

Desidero anche esprimere particolare soddisfazione sia per la condivisione da parte del ministro Delrio che ha condiviso la presa di posizione che Confrtrasporto ha assunto nella giornata di martedì per contrastare il tentativo di introdurre forme di contingentamento già nei prossimi mesi da parte del Tirolo. Il ministro con un comunicato ha ribadito che l'impegno a non assumere iniziative autonome preso nel corso dell'incontro dei ministri dei trasporti, avvenuto il giorno 5 febbraio, non è modificabile. Il ministro ha annunciato un Suo intervento immediato. La questione aveva avuto eco anche a livello comunitario grazie all'interessamento dell'onorevole Lara Comi che ha presentato una interrogazione sulla questione.

Sul sito si riportano entrambi gli interventi.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Prosegue la campagna elettorale e le forze politiche sono, dai fatti, costrette a formulare proposte concrete per intercettare il consenso di categorie e cittadini.

La scorsa settimana la Confcommercio ha incontrato la maggior parte delle forze politiche che partecipano alla prossima tornata elettorale. I leaders più significativi hanno presentato i loro progetti e raccolto precise indicazioni dal dibattito che si è sviluppato.

Da Silvio Berlusconi, a Matteo Renzi; da Emma Bonino a Matteo Salvini; da Pietro Grasso a Raffaele Fitto; a Beatrice Lorenzin, tutti i principali rappresentanti dei partiti erano presenti. Giorgia Meloni e Luigi Di Maio gli unici assenti. Mentre con la leader di Fratelli d'Italia, rimasta coinvolta in un incidente stradale che non le ha consentito di mantenere l'impegno ma l'incontro sarà recuperato nelle prossime giornate, per Luigi Di Maio, leader dei 5 Stelle la mancata partecipazione è derivata da altri impegni concomitanti.

Politica fiscale, potenziamento del sistema infrastrutturale, più sicurezza, lotta alle forme di abusivismo ed alla concorrenza sleale gli argomenti centrali del confronto. Peccato che l'assenza del leader di 5 Stelle non mi abbia consentito di chiedere le motivazioni per le quali, come recentemente annunciato, il Movimento 5 Stelle abbia l'intenzione di procedere all'eliminazione della compensazione dell'accisa per le imprese di autotrasporto. Saperlo è estremamente importante in quanto si tratterebbe di una decisione notevolmente impattante sui costi delle imprese di trasporto.

Avrei anche evidenziato che la proposta, se attuata, produrrebbe: ulteriore delocalizzazione di imprese, con la riduzione conseguente di posti di lavoro; una forte contrazione degli introiti derivanti dalle imposte sui carburanti, oltre ad una perdita di competitività delle imprese nazionali. Un approfondimento su queste evoluzioni negative avrebbe forse indotto ad una riflessione più approfondita l'onorevole Di Maio leader di quella forza politica. Peccato la mancanza di un confronto. Probabilmente la scelta è insita nel principio sulla "decrecita felice", elemento portante della visione politica dei 5 Stelle. L'impostazione, dobbiamo evidenziarlo, purtroppo produce la penalizzazione delle infrastrutture e del trasporto su gomma, a nostro avviso, non sostituibile in un Paese come l'Italia.

Convincimento rappresentato in diverse occasioni e che è stato rilanciato proprio nella giornata di oggi, martedì 20 febbraio, sia dal ministro Delrio che dal segretario del Pd Matteo Renzi che hanno riconfermato l'impegno a realizzare quelle infrastrutture necessarie allo sviluppo del Paese. Personalmente prendo atto con piacere delle dichiarazioni anche perché molte ricalcano le proposte ed i dati che Conftrasporto ha lanciato come interventi per connettere l'Italia. Il tema delle infrastrutture era stato centrale nei governi Berlusconi dal 2001 al 2006. Pochi lo rammentano ma fu il ministro dell'epoca Pietro Lunardi che ipotizzò la legge obiettivo e riuscì ad ottenere presso la Unione europea la condivisione della Commissaria Loyola De Palacio che assegnò all'Italia ben quattro dei dieci corridoi europei individuati come infrastrutture idonee per incrementare la competitività del continente europeo.

Constatate oggi che sia il Pd, oggi, che Forza Italia, attraverso le parole del presidente Berlusconi, sono per il rilancio del piano infrastrutture è per Conftrasporto/Confcommercio una notizia positiva.

Sono sempre più convinto che la prossima tornata elettorale possa essere decisiva per il futuro del Paese e per le imprese di trasporto e logistica. Recarsi alle urne e scegliere tra quei partiti che non puntano, a meno di ripensamenti, di penalizzare il trasporto su gomma è un preciso interesse. Il nostro futuro è nelle nostre mani e sbagliare oggi significa pagare le conseguenze domani.

Essere informati è d'obbligo così come recarsi al seggio. A tale proposito suggerisco ad ognuno di porsi una semplice domanda. "Sarei disposto ad affidare per cinque anni la gestione della mia impresa al leader del partito..... oppure, a voler affidare l'amministrazione del mio condominio a chi non sa gestire una partita semplice del dare ed avere? Scegliere un soggetto che non ha gestito neppure una bocciofila è un rischio troppo pericoloso.

20 febbraio 2018

IL PUNTO di PAOLO UGGE'

L'Italia bloccata dalla demagogia politica

La politica che non è in grado di assumersi responsabilità è riuscita a bloccare il Paese per alcuni centimetri di neve.

La perturbazione annunciata è arrivata ma a bloccare il Paese sono state le decisioni assurde di un ministro che dovrebbe chiedere scusa agli operatori del trasporto per le assurde decisioni assunte che ne hanno di fatto paralizzato l'attività'.

Fin dal giorno precedente Autostrade per l'Italia aveva attivato il piano antineve mettendo in circolazione oltre 2200 mezzi operativi con 3600 uomini dedicati alla prevenzione, con una capacità di circa 240mila tonnellate di fondenti stradali. La grande bufera, al di là di qualche zona e città, utile a quei media sempre alla ricerca di "notizie spettacolo", per lanciare l'allarme di una Italia sepolta dalla neve, però non si è verificata. Chi pagherà ora i danni arrecati all'economia ed al sistema dei trasporti?

Certamente il ministero poteva imporre misure severissime per coloro che in presenza di una situazione atmosferica avversa si fossero messi in viaggio senza gomme da neve o privi di catene a bordo. Non lo ha fatto. E' allora per non incorrere in una figuraccia a pochi giorni delle elezioni che ha preferito disporre il blocco della circolazione dei mezzi pesanti in modo generale? Chi governa ha il dovere di assumersi delle responsabilità e non cercare di sfuggirle, scaricando su imprese e cittadini le conseguenze della propria incompetenza.

Nessuno nega che in alcuni nodi autostradali e città si siano determinate difficoltà. Queste potevano essere gestite ed affrontate riutilizzando il Piano antineve, con il filtraggio dinamico, che funzionò perfettamente nel 2005 quando ci fu una intensa nevicata in tutta Italia. Ma forse il ministro ed i suoi collaboratori, forse non conoscendolo hanno seguito la strada più facile della demagogia ed hanno fatto ricorso alla politica del divieto.

Purtroppo non c'è solo il caso neve a penalizzare chi intraprende nel nostro Paese. Non possiamo, infatti, dimenticare le mancate risposte sia per la cronica assenza di tecnici presso le motorizzazioni che impedisce di poter revisionare i gli automezzi. Così si blocca l'attività di coloro che operano nel mercato estero. Complimenti!

Ed ancora l'assurda vicenda dei trasporti eccezionali. Dopo più di un anno il Governo non ha saputo o avuto tempo di intervenire (e i suggerimenti li avevamo forniti). Oggi molti sono gli operatori che rischiano di chiudere, numerosi i produttori della siderurgia che delocalizzano e, quel che più è grave, la domanda di prodotti nei quali l'Italia era il secondo Paese nel mondo, si sta spostando all'estero. Non c'è che dire un gran risultato!

La politica è certamente affascinante ma chi è chiamato al governo deve soprattutto operare per risolvere i problemi dei cittadini e degli imprenditori. Di esempi, ve ne sarebbero altri. Ci limitiamo a quelli riportati che sono sufficienti per dimostrare quanta impreparazione e disinteresse vi sia.

Una soluzione esiste e può dipendere da noi. Domenica i cittadini/trasportatori hanno la possibilità di utilizzare l'arma che la democrazia assegna loro. L'augurio è che non venga sprecata ma che ci si rechi ai seggi informati per scegliere il nostro futuro. Votare chi vuol ancor più penalizzare il trasporto si gomma sarebbe veramente autocastrazione.

26 febbraio 2018

Dopo mesi di campagna elettorale e dopo cinque anni di governi non scelti dai cittadini, gli italiani sono chiamati alle urne per scegliere da chi essere governati. La contesa è stata aspra e molto incentrata su temi di carattere generale e politico.

Fai/Conftrasporto ha cercato di fornire agli operatori della categoria un quadro esaustivo su quello che le forze politiche in campo intendono fare per il mondo del trasporto merci e della logistica. Con grande franchezza da quello che si legge non si può dire che il messaggio più volte da noi sostenuto sia giunto alle "menti" di coloro che predispongono i programmi elettorali. Poche le eccezioni e sono quelle del ministro Graziano Delrio, (Pd) che ha indirizzato una comunicazione al presidente Conftrasporto Fabrizio Palenzona, dell'onorevole Maria Stella Gelmini che anch'essa ha voluto affrontare nel merito i temi del trasporto e della logistica, della Lega, con Attilio Fontana, candidato governatore in regione Lombardia e della senatrice Vicari di Noi per l'Italia. Alcuni accenni, piuttosto generici, sono presenti ma riguardano le infrastrutture, senza però comprendere che queste sono, e **devono**, essere uno strumento attraverso il quale realizzare le scelte di **politica dei trasporti. Prima si sceglie come intervenire in un quadro definito poi si realizzano le opere necessarie.** Quello che comprendono studenti al primo anno di economia non sembra voler entrare nelle "teste d'uovo" dei partiti o movimenti che dir si voglia. Comprendo bene che le infrastrutture abbiano un ritorno maggiore di consenso (spero non altro) ma se non sono parte di un disegno logistico per il Paese si rischia solo uno spreco di risorse.

Se assumiamo a riferimento il nostro Mezzogiorno che, come Conftrasporto ha dimostrato, risulta essere dis...connesso con il resto del Paese. "Connettere l'Italia" è l'espressione giusta che deve essere portata avanti ma all'interno di un Piano generale della Logistica. Conftrasporto aveva indicato cinque punti precisi di intervento già due anni fa (i documenti sono disponibili per chi li vuol consultare) per dare speranze al nostro Mezzogiorno. Sosteniamo con determinazione la necessità di dare attuazione a quelle richieste ed andare avanti in quella direzione.

Occorre recuperare, dunque, un progetto logistico ma perché questo possa avvenire è necessario, in modo particolare nelle regioni meridionali, che non si consenta al movimento 5 Stelle che intende ostacolare il trasporto su gomma e la realizzazione di infrastrutture atte a realizzare le connessioni necessarie, di ottenere un consenso elevato. (chi volesse approfondire legga il programma del Movimento sui trasporti, pubblicato sullo sito/speciale elezioni). Sarebbe come quel marito che tradito dalla moglie, anziché agire nei suoi confronti, decidesse di evirarsi. Pensiamoci ora perché dopo sarà inutile.

In chiusura: **andate a votare e convincete chi non intende andare a recarsi ai seggi. Votate chi volete ma fate di tutto perché il vostro voto non danneggi voi, la vostra attività e non penalizzi l'economia del Paese che per competere deve potersi connettere con il resto d'Europa.**

Buon voto!

2 marzo 2018

IL PUNTO! di Paolo Uggè

Passata la tornata elettorale ora si attende il nuovo Esecutivo. La speranza è di non dover attendere troppo! Molti sono, infatti i problemi del Paese dei Suoi cittadini e della Sue imprese, lasciati irrisolti, e che debbono essere invece affrontati.

Nell'articolo Ruote d'Italia, pubblicato mercoledì 7 marzo, ne ho riassunto alcuni. Tra questi ho evidenziato il tema dei trasporti eccezionali che, dopo la caduta del ponte in località Annone (Lc) avvenuta nel 2016, sta registrando una fase di disinteresse che porterà le imprese di autotrasporto al fallimento e l'intera filiera produttiva ad essere messa fuori dalla competizione dei mercati. Quanto grave sia la crisi lo dimostra l'articolo a firma Gabanelli apparso sul Corriere della Sera mercoledì 7 marzo che ha messo l'accento sulla delicata questione. Purtroppo, temo che come sempre, spento il faro che ha suscitato anche l'articolo di una professionista di valore, il tutto finirà ancora una volta nel nulla.

Sono situazione come queste alle quali si aggiungono gli episodi di dumping sociale, le disfunzioni degli uffici della motorizzazione civile, le decisioni (ad minchiam) inaccettabili come i divieti imposti dalle prefetture per pochi centimetri di neve, a determinare sfiducia e senso di rivalsa da parte degli operatori. Temi ai quali si aggiungeranno, dopo le recenti sentenze della Corte Costituzionale, l'applicazione della azione diretta e la legittimità dei costi minimi di sicurezza, così come le vicende legate alla richiesta di tributi pervicacemente dall'Art dei trasporti (anch'essi riconosciuti non spettanti da sentenze di Tar e Suprema Corte). Anche in questi casi non servono chiacchiere ma interventi rapidi. Per i costi minimi il Ministero intanto non deve tardare a riprenderne la pubblicazione.

Chi si meraviglia dei risultati elettorali e non tiene conto di questi elementi dimostra di non comprendere le esigenze della gente che è stanca di dibattiti, confronti, pareri e riflessioni che abbondano, senza mai però trovare le soluzioni concrete.

Conftrasporto al termine della campagna elettorale ha fornito a tutti coloro che la seguono elementi di giudizio, senza esprimere preferenze per i partiti che si sono presentati alla competizione elettorale. Anche quando sono stati rivolti inviti a valutare a quali forze politiche attribuire la preferenza il criterio non è stato il frutto di convinzioni o preconcetti ma una presa d'atto di cosa le singole forze politiche proponevano sulla politica dei trasporti. Per ognuno di queste che hanno fatto pervenire i loro pareri scritti li abbiamo portati doverosamente a conoscenza. Quelle forze che invece non hanno inteso inviare documenti sulla loro visione nei confronti della politica dei trasporti ci siamo limitati a riportare, prendendole dai loro programmi pubblicati sui siti le rispettive posizioni concernenti il mondo dei trasporti e della logistica. È naturale che l'evidenziazione di alcuni programmi che non tenevano in alcun conto i temi del trasporto e della logistica o si esprimevano per una politica non favorevole all'attività, abbiano portato ad indicazioni di non voto. Noi rappresentiamo l'ampio mondo dei trasporti ed abbiamo il dovere di tutelarne le imprese.

Ora si attende il nuovo Governo nei confronti del quale, chiunque sarà, vorremo confrontarci per poter in modo corretto rappresentare le nostre esigenze con spirito collaborativo. La rappresentanza di interessi per Conftrasporto si deve interpretare secondo i principi del confronto e volontà collaborativa nell'interesse del Paese e delle imprese aderenti. Se constateremo altrettanta volontà di confrontarsi saremo in prima linea pronti a collaborare. In caso contrario sapremo, come fatto sempre nel passato, trovare ogni iniziativa per tutelare le nostre imprese.

9 marzo 2018

IL PUNTO! di Paolo Uggè

Le idee portate avanti da Conftrasporto/Confcommercio sembrano ottenere riconoscimenti importanti. Non ne possiamo che essere lieti. Andando per ordine vorrei richiamare alla memoria di tutti quante volte ed in quante occasioni in documenti o interventi pubblici ho sempre evidenziato la necessità che tornasse ad operare la Consulta del trasporto e della logistica costituita nel 2003 e della quale ho avuto l'onore di essere stato il primo presidente. La Consulta fu inserita negli enti inutili da cancellare dal professor Monti che, probabilmente mal consigliato, la eliminò.

Oggi pertanto non posso che prendere atto con soddisfazione della decisione assunta dal ministro Delrio che con un decreto ha costituito il "tavolo di partenariato" con il compito di svolgere attività propositiva di studio, monitoraggio e consulenza al ministero per la definizione delle politiche di intervento e strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti. Nell'intervento che ebbi la possibilità di pronunciare nel corso degli stati generali del trasporto e della logistica sottolineai l'esigenza, ripresa nelle conclusioni dello stesso ministro Delrio come idea interessante, di ricostituire un punto di coordinamento. Non vuole certo essere motivo di vanto personale. Avevo rilanciato in un consesso importante quanto più volte presente nei documenti di Conftrasporto, ma ciò che conta è che oggi un punto di coordinamento è stato ricostituito.

Sempre nei documenti di Confcommercio/Conftrasporto mi piace ricordare (molti hanno la memoria corta) come la documentata denuncia delle carenze dell'economia nazionale fosse contenuta nel documento "il Paese disconnesso" e come vi fosse la necessità di operare in quella direzione. Oggi non possiamo, senza entrare nel merito, che sentire un po' "nostro" nel constatare che il tema "connettere l'Italia" sia divenuto uno degli interventi significativi effettuati, come citato nel rapporto di fine legislatura da parte del ministero dei trasporti.

Nelle cinque proposte contenute nel documento Confcommercio/Conftrasporto si richiede: la creazione di un registro internazionale delle imprese che esercitano l'attività di trasporto; l'individuazione dei porti strategici, l'apertura di notte all'Alta velocità al trasporto merci, il rilancio del trasporto combinato (mare e ferro) e l'avvio di una strategia nazionale in favore di un'accessibilità urbana funzionale. Questi sono fatti che sono il frutto dell'aver voluto costituire all'interno della Confcommercio (un ringraziamento non può che essere rivolto, per aver sostenuto all'iniziativa, innanzitutto al presidente Sangalli, ed ai collaboratori) Conftrasporto come la rappresentanza di sistema del settore trasporti. Altri non si erano mai impegnati in tale direzione che è una iniziativa associativa di prospettiva. Altri sembra ci stiano provando, anche se ci pare mirino ad altro.

La connessione del Paese è centrale. Non si dimentichi mai, (anche questo argomento è stato lanciato in un'assemblea importante come il Forum Ambrosetti di Villa d'Este a Cernobbio), che nei prossimi anni "irromperà" in Europa la Via della seta che potrebbe anche comportare più rischi che vantaggi al Paese. Un recente paper delle Autorità comunitarie comincia ad evidenziare alcune criticità a quella che potrebbe essere una "invasione economica". Anche queste perplessità Conftrasporto le ha evidenziate in documenti da tempo.

Toccando il tema della connessione non posso che rivolgere nuovamente alle forze politiche, impegnate ora a trovare le condizioni per governare, l'invito a considerare l'importanza di una politica dei trasporti e della logistica. Nei giorni scorsi lo ha fatto anche il presidente Carluccio Sangalli incontrando il leader dei 5 Stelle on. Luigi di Maio. La risposta del leader del movimento è stata netta e confortante: "bisogna partire dagli investimenti soprattutto in asset strategici come le infrastrutture". Per questo siamo rimasti basiti nel leggere il giorno dopo la dichiarazione stampa, attribuita ai parlamentari dello stesso Movimento che si occuperanno dei trasporti, nella quale si sostiene "l'inutilità del terzo valico tanto da essere stata inserita

nelle grandi opere da abolire". Sarebbe troppo sperare in un chiarimento? E magari conoscere l'elenco completo delle opere infrastrutturali inutili anche per poter avere elementi per una valutazione più ampia?

Un'assicurazione voglio dare a tutti coloro che seguono la nostra attività. Confratrasporto è sempre stata, ed è, una convinta sostenitrice della mobilità sostenibile che deve coniugare gli aspetti economici con quelli ambientali. Un esempio pensare ai trasporti su ferro per tragitti inferiori a 500 chilometri è demenziale.

Per inciso vorrei significare che il terzo valico è un'opera ferroviaria ed è inserito nelle reti europee che si pongono l'obiettivo di realizzare il corridoio dei due mari. Occorrerà una certa attenzione; noi siamo pronti ad offrire tutta la collaborazione necessaria.

La speranza è di avere dunque un Esecutivo con idee ben definite. Il trasporto e la logistica sono centrali per il benessere e lo sviluppo di un Paese.

16 marzo 2018

IL PUNTO di Paolo uggè

Passato il periodo pasquale le attività del Paese si sono rimesse in moto. Anche la situazione politica è ripartita con le consultazioni per il nuovo Esecutivo che il Presidente della Repubblica ha avviato in questi giorni.

Anche le nostre imprese attendono mutamenti, sperando che siano positivi. Per ora restano in fiduciosa attesa dell'emanazione di provvedimenti che dovrebbero assegnare le risorse per gli interventi già definiti a favore del settore.

La nostra attesa ovviamente è molto concentrata su quale sarà la politica che il nuovo Governo sceglierà di attuare nel mondo dei trasporti. Quello che non possiamo sottacere è che, nel frattempo, aspetti delicati restano senza soluzione, danneggiando imprese, ma soprattutto non si conosce quali saranno le scelte del futuro. L'incertezza è un costo pesante.

Quello che preoccupa è che non abbiamo sentito la benchè minima attenzione ai temi della mobilità, della connettività logistica né a come si intendono affrontare le intenzioni che l'U.E e altri paesi (l'Austria è una di questi) stanno assumendo sui trasporti, con ricadute sulle attività economiche nazionali.

Mi pare di rivivere, e se ci penso mi corre un brivido alla schiena, la situazione dei trasporti eccezionali dove esisteva l'interesse di tutte le componenti della filiera ad intervenire. Tuttavia a lanciare ripetute grida d'allarme siamo stati molto in pochi. Solo qualche timido segnale da parte del mondo della committenza, giunto in zona Cesarini, quasi a voler certificare la propria presenza, ma che non ha certo contribuito a rimuovere gli ostacoli. Si è proseguito, mi si passi il brutto termine, all'italiana, a rischio e pericolo degli operatori, sperando che nulla di nuovo e grave abbia a ripetersi.

Con i divieti del Tirolo che l'Austria ha già iniziato ad applicare le misure restrittive nei confronti del trasporto su strada nonostante le segnalazioni e grida di allarme che abbiamo lanciato, anche con interrogazioni alla Commissaria europea. Si vi sono state prese di posizione positive e tempestive, anche del del Ministro Delrio. Ma la decisione è stata attuata. La voce del nostro Esecutivo è talmente flebile che anche se decidessero di invadere i nostri confini (a Bardonecchia qualcosa di simile è già avvenuto) molto probabilmente si continuerebbe a discutere se tizio debba entrare oppure no nel futuro Governo, se sarà un Esecutivo di scopo o ci porterà di nuovo a votare, oppure se si tornerà ai governi della "non sfiducia". Un grande uomo politico del passato e ministro dei trasporti Carlo Bernini usava dire che "coe ciacoe no se impasta fritoe" (con le chiacchiere non si fanno frittelle). Il fatto che Paese da troppo tempo sia senza una guida precisa è un grosso problema ma intanto si continua a chiacchierare....

Come si può pensar bene di una classe politica che non ha saputo rendersi conto di quanto stava montando nella gente e che invece di approvare una legge che in nome dei superiori interessi del Paese assicurasse dopo pochi giorni l'insediamento di un Esecutivo, ha preferito guardare alle proprie esigenze ed in base ai sondaggi rabberciare una legge elettorale che non funziona e sta condannando il Paese all'inattività. .

Forze sociali, forze politiche, corpi intermedi umiliati e sottomessi alle esigenze di pochi "personaggetti" che interpretano le leggi per gli amici e le applicano ai nemici, (arrivano anche ad aggiustare norme di natura amministrativa), che elargiscono promesse e suscitano speranze, costruite su illusioni che non realizzeranno mai. Tutto questo allontanerà la gente in modo definitivo. Salvo non rinasca quel senso di responsabilità sociale e politica, (con la P maiuscola), che sappia rimettere al centro gli interessi del Paese. Forse è giunto il momento che ognuno di noi riscopra il gusto del valore della partecipazione. Che, come cantava Gaber, era il modo vero per essere liberi.

09/04/2018

IL PUNTO di Paolo Uggè

Un'altra settimana è trascorsa tra chiacchiere e polemiche ed il Paese è ancora senza un Esecutivo che inizi ad affrontare i temi del Paese.

In settimana il ministro Delrio ha presentato a Roma il libro che parla dell'esigenza di connettere l'Italia. Da parte mia vi è stata una manifestazione di condivisione ovvia dell'intenzione. Il problema drammatico è che per la situazione in atto che ho sopra evidenziato, le intenzioni non si trasformano in atti concreti.

L'ho evidenziato in un comunicato stampa, diffuso a commento dell'iniziativa pubblica anzidetta. Se non si assumono iniziative concrete, ma senza un Governo in carica il tutto diviene problematico, il rischio che il Paese corre è parlare di connessione ma avere il Paese scollegato dal resto dell'Europa.

L'avvio dell'azione di contingentamento che il Governo del Tirolo, d'intesa con quello austriaco, ha attuato, nonostante il parere contrario espresso dalla Commissaria Violeta Bulc e la chiara netta presa di posizione del portavoce della Commissione europea, produrrà un danno all'economia nazionale e, consentendo ad un Paese parte della Comunità di infischiarne dei richiami, genererà tale effetto.

Conftrasporto è intervenuta chiedendo l'intervento del Presidente del Consiglio Gentiloni, in carica per gli affari correnti, ma nessun cenno di interessamento, (manco una dichiarazione pubblica) si è registrato.

Così a pagarne le conseguenze sono le imprese nazionali. Abbiamo dato incarico ad uno studio legale di esaminare la possibilità di avviare una azione di responsabilità, con richiesta di danni, nei confronti di tutti coloro che di fatto hanno reso possibile, non facendo nulla, all'Austria danneggiare con decisioni non legittime un altro paese della Comunità. Ricordo che il Governo austriaco assunse per ottenere l'ingresso nella Comunità, formale impegno di non frapporre ostacoli alla libera circolazione delle merci. Su questo si fondò la procedura di conciliazione che portò alla eliminazione del sistema degli eco punti. A distanza di tempo ricomincia la danza. Il che non ci meraviglia. Quello che invece ci indigna è l'ignavia di chi avrebbe il dovere di tutelare i nostri interessi e non fa nulla. In settimana l'onorevole Salini (FI), componente della commissione europea trasporti ha condiviso le nostre preoccupazioni ed ha accusato il Governo Italiano di evidente disinteresse.

Possiamo continuare a lungo in una simile situazione? E se gli operatori decidessero una mattina di mettere in atto una azione di blocco sulla Brennero? Cosa succederebbe? Si avvierebbero azioni penali per blocco stradale?

Questi episodi si possono verificare perché la rappresentanza del settore è indebolita dalla frammentazione esistente che continua a permanere e che invece di trovare evoluzioni positive consente (questo è un fatto che peserà sul futuro delle imprese) l'esplosione di rappresentanze spurie fondate o su fenomeni ricattatori o su indicazioni mendaci del numero delle imprese rappresentate. Rischiamo di veder riconosciuta realtà che o sono senza sedi o associano meno di cento imprese. È forse giunto il momento che per dimostrare il requisito della rappresentanza si attuino le intese raggiunte in accordi interconfederali tra i rappresentanti dei lavoratori e degli imprenditori e di dare applicazione anche delle procedure in essere per le Camere di Commercio.

Il Governo assente, federazioni fantomatiche e le forme di concorrenza associativa resa possibile da "aiuti" esterni e da comportamenti che offendono l'etica della rappresentanza sono le principali cause del collasso di un sistema sociale che pagheremo tutti.

13/04/2018

IL PUNTO di Paolo Uggè

Prima o poi ci sarà un Esecutivo che dovrà occuparsi dei problemi del Paese, che non sono pochi. Speriamo presto. In questi giorni di dibattito politico alcuni leaders stanno cercando di cimentarsi sui temi di macro economia allo scopo di indicare le soluzioni per consentire al Paese di avviare concretamente la ripresa della quale, così confermano i dati, si sente l'urgente bisogno. Pensioni, immigrazione, flat tax, reddito di cittadinanza, grandi opere, riforme costituzionali, etc. Mi pare di non poter cogliere grandi riferimenti né al tema della mobilità urbana né alla logistica, come sistema che, insieme alle infrastrutture, sono elementi imprescindibili per la crescita dell'economia, (anzi a voler prendere in considerazione quanto si legge sui quotidiani sembra che per talune opere la formula trovata lascerebbe aperta qualsiasi soluzione).

Non sarà perfetto, correttivi importanti debbono essere apportati, ma il contenuto del documento di politica dei trasporti "Connettere l'Italia", predisposto dalla segreteria tecnica del ministro Delrio, avrebbe dovuto essere il punto dal quale partire. Purtroppo l'antico vizio di ricominciare da capo ogni volta solo per dimostrare che chi governava prima aveva sbagliato tutto, è sempre presente. Così si perde solo tempo.

Così come il turismo, se vi fossero collegamenti adeguati sarebbe più attraente; il sistema produttivo per essere competitivo deve poter contare su una logistica efficiente. Senza porre la dovuta attenzione a tali temi il Paese non crescerà e perderà sia il ruolo di piattaforma logistica che l'attrattività turistica, unica al mondo.

Tornando ai temi del trasporto e logistica rimaniamo perplessi, a dir poco, di fronte ai tentennamenti ed ai cambi di direzione che sembrano registrarsi sulla necessità di dotare di infrastrutture il Paese. Sentire dichiarazioni sulla inutilità della realizzazione del terzo valico a Genova che si collega con il corridoio trasversale europeo est-ovest, oppure sul Ponte sullo Stretto, è disarmante e preoccupante. In questi giorni le immagini del presidente Putin che, alla guida di un mezzo pesante, inaugura il ponte di Kerch che collega Russia alla Crimea lungo 19 chilometri, attestano la strategicità dei collegamenti. Nel contempo, in Italia, alcuni parlamentari, componenti della costituente commissione trasporti della Camera, si dichiarano contrari alle grandi opere. Che pensare del nostro futuro? È forse bene ricordare ai troppi opinionisti di mestiere, pressapochisti e tuttologi che il terzo valico ed il Ponte sullo Stretto sono frutto di scelte che i commissari Van Miert e Loyola de Palacyo effettuarono allo scopo di dotare di corridoi europei, considerati indispensabili per rendere competitiva, l'economia europea che deve competere con altre economie del mondo. Personaggi come Pietro Lunardi ma anche lo stesso Romano Prodi furono convinti sostenitori di quelle opere, parte di un sistema europeo, (per questo erano previsti finanziamenti comunitari). Oggi dover sentire dichiarazioni superficiali da sconosciuti nuovi legislatori che ne annunciano la cancellazione lascia trasecolati.

Continuiamo a leggere, anche, ipotesi di interventi sui trasferimenti delle risorse che i governi, fino ad oggi, hanno dato all'autotrasporto. Anche qui l'improvvisazione sembra regnare sovrana. L'"ideona" sarebbe di intervenire tagliando o togliendo, la compensazione dell'accisa del gasolio. Si evitino, anche in questo caso errori frutto della non perfetta conoscenza

Chi sostiene tale ipotesi forse non si rende conto che produrrebbe come effetto una perdita nelle entrate fiscali dello Stato. Sottovalutare che tale compensazione comporti la conseguenza che, anziché rifornirsi all'estero (cosa possibile a chi opera nei trasporti internazionali o risiede nelle zone vicine al confine) "il pieno" venga effettuato in Italia, è autolesionismo. Se solo il 20% di chi opera nei traffici internazionali e nazionali tornasse a rifornirsi all'estero, e la stima è molto bassa, le entrate dello Stato si ridurrebbero di 900 milioni in quanto verrebbe meno tutta la parte fiscale (accisa e Iva).

Il taglio del quale si sente parlare produrrebbe un incremento delle entrate dello Stato di soli 290 milioni. Siamo di fronte quindi ad una ipotesi insensata che ha il solo effetto di allarmare un settore strategico come l'autotrasporto.

Non considerare interventi per ridare funzionalità agli uffici delle Motorizzazioni; non rimuovere le cause che oggi penalizzano i trasporti eccezionali che consentono agli uffici preposti abusi e richieste censurabili che impongono ai trasportatori obblighi assurdi, tanto da indurre l'associazione nazionale dei noleggiatori di autogru ad avviare, tramite legale, un'azione nei confronti dell'amministrazione provinciale di Potenza; non attribuire la dovuta importanza all'azione tendente a reintrodurre un contingentamento a chi transita per il Tirolo e l'Austria, significa favorire l'insorgere di conseguenze che penalizzeranno l'intero sistema Italia.

I grandi annunci senza che siano accompagnati da una visione su aspetti concreti (mi soffermo solo su quelli che riguardano i trasporti) non faranno ripartire il Paese. È risolvendo tanti piccoli problemi che si determinano i grandi cambiamenti tangibili.

Sentire parlare di disoccupazione giovanile quando nel solo mondo delle imprese di autotrasporto, già oggi, mancano autisti (tra dieci anni il deficit sarà di centomila autisti) e non trovare soluzioni che diano lavoro ai giovani e possibilità per imprenditori di continuare ad intraprendere è inconcepibile. Non vorremmo che vi sia il recondito pensiero che mancando i conducenti il trasporto delle merci si sposterà su ferrovia o sul mare. Sarebbe demenziale. Le imprese produttrici si sposteranno in altri Paesi ed i nostri giovani, magari con laurea, continueranno ad essere disoccupati.

Non sarebbe il caso allora che la nostra classe politica provi ad attivarsi per trovare soluzioni possibili su problematiche facilmente risolvibili, utili al Paese. Le realtà associative competenti ne serie sono pronte a dare collaborazione. I cittadini, gli imprenditori e i giovani attendono delle risposte, non illudiamoli.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Sono trascorsi una decina di anni da quando sul quotidiano Libero la Fai fece pubblicare uno studio che era stato realizzato da una federazione aderente all'Iru sugli effetti che poteva determinare una settimana di fermo dell'autotrasporto.

A distanza di tempo, con una versione più aggiornata, la Scania ha voluto riproporre l'argomento tramite un DVD a testimonianza di quanto la vita dei cittadini e del sistema produttivo sia strettamente connessa alla funzionalità delle attività di autotrasporto. Consigliamo tutti a vedere il filmato che è visibile sul sito Fai e Conftrasporto.

E' una rappresentazione visiva che evidenzia le conseguenze che giorno dopo giorno si determinerebbero sulle attività quotidiane qualora l'autotrasporto sospendesse le attività.

Nessuna intenzione, ritengo, da parte della casa costruttrice di suscitare allarmismi né tanto meno di fare propaganda alle eventuali proteste degli operatori del settore. L'obiettivo vuole dimostrare invece con un messaggio a forte impatto, attraverso le immagini contenute nel video, l'importanza di una attività che non sembra essere tenuta nella dovuta considerazione per quello che si determinerebbe qualora cessasse.

Pubblicandola sui siti Fai e Conftrasporto speriamo di dare un contributo di conoscenza a tutti coloro che affrontano i temi della mobilità delle merci. Talvolta abbiamo la sensazione che, tra coloro che si occupano dei temi del trasporto vi sia chi immagina che le autostrade del mare si realizzino attraverso le navi e non con una portualità efficiente garantita da operatori che prestano le loro attività nei porti (ormeggiatori, piloti, agenti marittimi, armatori) oppure che le attività di logistica non abbiano la necessità di avere infrastrutture adeguate come gli interporti, oltre ai nodi e collegamenti adeguati, per assicurare un sistema di trasporti funzionale.

Dovrebbero riflettere su queste immagini, almeno speriamo, la politica, coloro che informano l'opinione pubblica e gli amministratori locali troppo avvezzi ad imporre divieti a prescindere.

Anche la seconda potenza industriale che ha nel settore manifatturiero il motore dello sviluppo economico senza un sistema logistico adeguato rischia di subirne le conseguenze. La competitività si gioca sulla filiera e soprattutto sui trasporti. Se le merci e restano nei magazzini anche il motore si ferma o gira a vuoto e si perdono quote di mercato.

Troppo spesso siamo costretti a constatare come le questioni inerenti al tema dei trasporti siano trascurati e poco approfonditi. La politica dei divieti alla circolazione dei mezzi pesanti che talvolta vengono assunte a livello locale, rispondono a queste logiche. I trasporti sono come l'acqua che scende a valle: di fronte ad un ostacolo lo aggirano, generando criticità su altre zone. A parte i costi aggiuntivi che si determinano questa scelta, spesso figlia di superficialità, sottovalutazione, ma in particolar modo della volontà di scaricare sugli "altri" i problemi, è pericolosa e ci porterà, a dover subirne le conseguenze.

La sicurezza si sviluppa meglio se coniugata adeguatamente alle esigenze dell'economia. Bloccare, come le sentenze di qualche tribunale amministrativo impongono, il traffico pesante significa incrementare la quota giornaliera nelle giornate precedenti o susseguenti. I divieti di circolazione nascono per dare fluidità e non per ragioni di sicurezza. Queste decisioni producono quindi effetti limitati ed i dati sugli incidenti sono una conferma.

Emerge in tutta evidenza la necessità di una sorta di coordinamento con potere di intervento da parte di chi ha il potere di governare che deve poter indirizzare ma anche bloccare scelte che finiscono per danneggiare altri senza favorire concretamente nessuno.

14 giugno 2018

IL PUNTO di Paolo Uggè

Appare sempre più evidente come da parte del Governo austriaco sia stata decisa una iniziativa che miri a penalizzare la nostra economia. Ogni iniziativa appare buona. Le ultime due che si aggiungono a quella che punta a contingentare il trasporto pesante riguardano la possibile introduzione di divieti per bloccare anche le vie alternative che gli automobilisti ricercano per sfuggire alle interminabili code che i blocchi dei mezzi pesanti inevitabilmente determinano.

La seconda è l'azione concorrenziale che viene praticata dai distributori di prodotti petroliferi dislocati nei pressi del confine che, attraverso ribassi dei prezzi, favorisce "il ricorso al pieno", prima di entrare in Italia, che viene penalizzata così dell'intera parte fiscale. Ovviamente anche i gestori dei distributori dislocati dopo il Brennero che vedono ridursi il loro fatturato, ne vengono colpiti.

Una situazione che sembra essere ben coordinata e che punta a colpire il nostro Paese. Occorre affermare, ne ho già dato notizia, che il Ministro Toninelli è stato determinato nel sostenere che nessuna forma di blocco unilaterale può essere attuata.

Chi segue le nostre vicende è a conoscenza che una delle argomentazioni sostenute dal Governo austriaco per giustificare i blocchi al traffico è la ripresa del traffico pesante ai livelli del 2008 (già questo attesta che si tratta di una criticità già vissuta, non di una novità) e per questo occorre rapidamente trasferire il traffico pesante dalla strada al ferro. Senza voler ricordare che è la merce a scegliere la strada più conveniente, non posso evitare che in un comunicato diffuso in data odierna ripreso da un giornale austriaco si sostiene che in Baviera la tratta di accesso al tunnel del Brennero, nella migliore delle ipotesi, entrerà in funzione solo nel 2038, cioè dieci anni dopo (2028) data in cui dovrebbe essere inaugurato il traforo del Brennero.

Questo starebbe a significare che per i prossimi dieci anni, senza avere modalità alternative adeguate tutto il traffico proveniente dall'Italia (rammentiamo che attraverso il Brennero transita oltre il 60% dei traffici internazionali che consentono ai prodotti italiani di giungere sui mercati europei) dovrà convivere con delle forme di contingentamento. Penso che questo quadro sia abbastanza chiaro.

Conftrasporto ha già fatto sapere di essere al fianco del Ministro e del Governo italiano in una difficile fase che va affrontata rapidamente e con identiche misure affinché l'Unione europea si senta costretta, pena la perdita generale di competitività, ad intervenire in modo adeguato.

21 giugno 2018

IL PUNTO di Paolo Uggè

Esistono alcuni “fantasmi” che circolano nel nostro Paese. L’immigrazione clandestina ed i migranti, blocchi alla libertà di circolazione in zona Brennero; tagli ai vitalizi e alle pensioni d’oro; ambientalismo esasperato ed emergenza occupazione ed infine i riders.

Il tema dei migranti va affrontato con molto rispetto. Si tratta di uomini, donne e bambini nei confronti dei quali le società civili hanno il dovere di garantire un trattamento “umano”. Tuttavia accogliere non è un verbo a senso unico. Chi viene accolto ha “l’obbligo di condividere i valori fondanti della Costituzione del Paese accogliente e rispettare le leggi”. La destinazione umana infatti è “un valore reciproco che impegna sia chi apre la porta di casa e chi la sta varcando”.

Se, anziché scadere nell’affarismo (come appare sentendo i media) che sembra essere “il dominante” nel significato del valore dell’accoglienza o nel “buonismo di facciata” che non chiede all’accolto di rispettare le leggi ed i valori di chi riceve, si fosse, da subito, data applicazione ai principi enunciati, il fenomeno delle migrazioni non sarebbe mai divenuto lo strumento scardinante i principi di convivenza civile e rapporti tra Stati e popoli. E’ il comportamento di alcuni di questi migranti ed il pietismo ad innescare le reazioni di rifiuto di molti dei nostri concittadini.

Le conseguenze stanno portando all’introduzione di forme di restringimento di quelle libertà che stanno alla base dell’Unione europea. La più grave è la limitazione della libertà di circolazione delle persone e delle merci che viene oggi utilizzata per fronteggiare un fenomeno che è irresponsabilmente è stato lasciato crescere.

Se chi Governa un Paese non comprende e non sa distinguere le priorità le conseguenze rischiano di essere gravi perché i nodi prima o poi arrivano al pettine (ovviamente la considerazione non si limita al Governo in carica da poco tempo).

Il caso Brennero ne è un esempio. Per un Paese periferico come l’Italia la permeabilità dei valichi alpini è un fattore strategico. 524 MLD di euro pari a 200 milioni di tonnellate/anno attraversano i valichi alpini. Di queste il 60% interessano i valichi austriaci. I ritardi di una sola ora generano sul sistema produttivo un costo annuo pari a 203 milioni di euro, 170 mil. solo per il mondo dell’autotrasporto. Ad oggi registriamo dichiarazioni da parte di organismi europei, del Ministro dei Trasporti italiano ma dello stesso Governo austriaco che comincia a preoccuparsi per i possibili mancati introiti che un blocco al Brennero produrrebbe alle entrate del proprio Stato. Ciò nonostante imperterrito prosegue con la propria strategia.

Certamente i danni al sistema produttivo nazionale per il rallentamento del traffico pesante dovrebbe prevalere sulla considerazione che questo fermerebbe anche gli immigrati che intendono entrare in Italia. Il rallentamento nella filiera produce la ricerca di soluzioni alternative, che non può essere il trasporto su ferro per il semplice fatto che non esiste, ma il rischio è l’esclusione dai mercati delle merci che il sistema Italia produce. Questo danneggerà l’intero sistema paese. Non sarà il caso di compiere qualche riflessione più complessa rispetto al tema dei migranti che sembra essere l’unico aspetto sul quale si concentra l’interesse di chi dovrebbe occuparsi anche della politica dei trasporti?

Sicuramente anche il dibattito sui vitalizi di persone che sono state chiamate a rappresentare il popolo per mezzo di libere elezioni, altro argomento che domina il dibattito politico, è sicuramente utile per attirare la superficiale attenzione ed anche condivisione dei cittadini oscurando però altro.

È trascorso un primo periodo dall'insediamento dell'Esecutivo ma non sono state assegnate ancora le deleghe ed alcune Commissioni parlamentari sono ancora inattive. Non voglio sminuire l'utilità del dibattito sui diritti acquisiti ma forse, alla luce delle situazioni nelle quali si trova il Paese forse non sarebbe più importante affrontare le questioni di natura economica in modo concreto, dopo aver sentito le parti rappresentative degli interessi economici piuttosto che dilaniarsi sul tema dei vitalizi del valore di qualche decina di milioni.

Un ulteriore esempio proviene dalla questione occupazionale giovanile. Se evidenziamo la necessità di interventi per incrementare l'occupazione vogliamo segnalare come esista nel settore del trasporto merci una potenziale esigenza di impiego ipotizzato, nel volgere di pochi anni, per oltre 10 mila conducenti di automezzi pesanti. Possibile che uno Stato debba pensare di dare sussidi a fannulloni che non intendono lavorare anziché, con strumenti adeguati, favorire opportunità di lavoro? La professione dei conducenti è certamente impegnativa, anche se oggi molto meno faticosa degli anni passati, ma la remunerazione è soddisfacente. Perché il Ministero del Lavoro non rafforza l'esperimento lanciato dal Comitato Centrale dell'Albo, potenziandolo, rendendolo più efficace ma offrendo anziché assistenzialismo opportunità di impiego? Nell'autotrasporto l'occupazione è un problema. Il tema dei riders è importante ma forse quello delle motorizzazioni che non effettuano revisioni, o il rischio Ilva che rischia di mettere sul lastrico decine di migliaia di persone dovrebbe essere prioritario. Quello che appare è che il mantenimento dei fannulloni sia centrale nella politica in tema di lavoro, anche se non è così.

Il terzo argomento che domina sui media è il rispetto dell'ambiente e le iniziative da assumere. Non si può che restare perplessi di fronte alla superficialità di soluzioni ottimali ipotizzate senza approfondire su cosa genera l'energia elettrica che muove i treni, quanto inquinano i reflui della zootecnia, gli impianti a legna che hanno un potere di inquinamento molto più elevato del gasolio. (Un camino ha un potere 4 mila volte superiore di un impianto a metano, una stufa a pellet trecento volte di più). Le auto elettriche necessitano di batterie. Dove si smaltiranno? E la rete distributiva esiste? L'autotrasporto oggi può essere di supporto a trovare soluzioni che riescano a conciliare la revisione delle risorse al settore con il rispetto dell'ambiente, il rinnovo del parco circolante e la competitività delle imprese. Cominciamo allora da lì!

Quesiti sui quali chi è chiamato a governare dovrebbe riflettere prima di ipotizzare soluzioni fondate su annunci di ciò che si farà ma che spostano in là i tempi e non sono utili per generare crescita nel Paese.

6 luglio 2018

Il Punto di Paolo Uggè

Se volessi utilizzare una espressione che si usa nel mondo della cinematografia dovrei dire:” buona la prima”. Questo è il mio commento più sintetico alla riunione che Unatras ha avuto giovedì con il Ministro Toninelli e con il Sottosegretario Rixi.

Disponibilità ad ascoltare ed a comprendere le ragioni del mondo dell’autotrasporto, anche se nessun provvedimento al termine della riunione è stato emanato. Chi si attendeva qualcosa di diverso o non ha ancora compreso in che mondo vive oppure ha dovuto cercare una via d’uscita rispetto alle soluzioni che aveva promesso. Anche sulla questione delle spese non documentate si è registrato un interessamento del Ministro e Sottosegretario positivo. (Stanno intervenendo sul Ministero dell’Economia, per ottenere qualche incremento delle cifre previste dalla circolare emanata. Vedremo.

Due aspetti ritengo tuttavia importanti. La volontà del Ministro di prevedere un calendario di incontri da settembre e l’indicazione dell’interlocutore che sarà il Sottosegretario Rixi.

Ci sembra il modo di operare la strada giusta per poter, attraverso il confronto, affrontare in modo sistematico le questioni del mondo dei trasporti. E’ questo modo di rapportarsi che nel passato ha dato dei risultati positivi per le nostre imprese. Se questa impostazione, che non è la ripresa della concertazione ma la volontà di comprendere ed a ragion veduta compiere delle scelte, sarà la modalità di gestire i rapporti con il Ministero dei trasporti, si potranno individuare soluzioni utili al settore.

A settembre riprenderemo gli incontri e scopriremo come sulla legge di stabilità le nostre questioni saranno concretamente affrontate.

La prima occasione per una verifica pubblica sarà quella del Forum internazionale di Cernobbio dove si affronteranno nella sessione dedicata al trasporto su gomma anche i temi che nel frattempo prenderanno forma. Le presenze di relatori prestigiosi del mondo politico ed economico sia nazionale che europeo e le adesioni che stanno, ancor più degli altri anni pervenendo, lasciano intravedere che si registrerà la solita nutrita partecipazione. Un consiglio superfluo ma utile: Purtroppo le modalità di sicurezza e logistiche non consentono di superare il numero massimo consentito e quindi anche in questa edizione sarà gioco forza limitare la partecipazione solo a coloro che avranno in tempo utile confermato la loro presenza.

Alla ripresa partirà, dunque, una fase nuova che vedrà la nostra realtà ancor più protagonista. Già in alcuni incontri, avuti con parlamentari, abbiamo potuto riscontrare un positivo interesse . Del resto le adesioni confermano quanto stia crescendo la condivisione concreta di realtà imprenditoriali nei confronti della Conftrasporto. Nelle ultime settimane abbiamo registrato il rilancio di Federlogistica, con l’adesione anche di Amazon logistica; il potenziamento di AssArmatori, che ha registrato l’iscrizione di una compagnia di rilevante importanza dell’armamento. Sono queste conferme di quanto sia condivisa la scelta di dare sempre più concretezza ad una rappresentanza che, pur mantenendo le peculiarità dei singoli comparti, rafforzi l’intero sistema. In momenti nei quali le rappresentanze storiche delle imprese stanno perdendo terreno registrando delle fuoriuscite significative, il ruolo di Conftrasporto, nel mondo dei servizi, sta divenendo il punto di riferimento più funzionale.

27 luglio 2018

“IL NON FARE” COSTA Il PUNTO di Paolo Uggè

Esiste uno studio interessante del professor Gilardoni della Bocconi che calcola i “costi del non fare”. Sarebbe bene che alcuni nostri uomini di Governo lo conoscessero.

Oggi che si sta vergognosamente “giocando” con le parole e con i distinguo per nascondere la voglia di non realizzare nulla, in omaggio probabilmente alla filosofia della decrescita felice, vorrei, avendo per un certo periodo vissuto la stagione che ha portato ad assumere scelte di connettere l’Italia con il resto dell’Europa, formulare alcune puntualizzazioni su un tema così delicato che si fonda proprio sulla volontà del “non fare”. Superficialità ed affermazioni che forniscono immagini distorte rispetto alla realtà abbondano ma il Paese rischia una fase involutiva pesante.

Si può dire che su temi come la Tav, l’Ilva, l’Alitalia, la Tap, la sicurezza, risposte concrete ancora non si vedano. Anzi sul provvedimento “Dignità”, ad oggi presentato alle Camere, le reazioni di cittadini e degli imprenditori non sono di consenso. Non mi addentro sull’Alitalia dove regnano ancora diversità nelle opinioni della maggioranza ma sulla Tav, e la Tap, infrastrutture legate ad impegni internazionali. In questi giorni il Presidente del Consiglio si è trovato di fronte ad una precisa richiesta da parte del presidente U.S.A Trump che chiede sul gasdotto il rispetto di impegni assunti. L’opera è decisiva per il sistema energetico del Paese. Per quanto riguarda l’Ilva invece quello che non si rivela è che terminate a fine settembre le risorse ancora disponibili, stanziare dal precedente Governo (100 milioni), dal mese successivo i fornitori tutti ma gli autotrasportatori in particolare che ricevono i pagamenti a 120 giorni, non avranno più le disponibilità per fare rifornimento di gasolio, senza il quale i mezzi non camminano. Gli automezzi resteranno, dunque, insieme alla merce sui piazzali; il sistema si paralizzerebbe e l’Ilva si troverebbe in un circolo vizioso che rischia di sfociare in nuovi disoccupati e definitiva chiusura della produzione. Saranno felici i produttori di acciaio sparsi nel mondo che incrementeranno la propria produzione. Non certo i lavoratori italiani che assistono sgomenti e preoccupati all’evoluzione.

La Tav si inquadra nel tema più generale delle infrastrutture ma anche del sistema produttivo al quale sono strettamente collegate. La produzione industriale, negli ultimi anni, ha raggiunto il valore di 960 Mld. Oggi si produce per flussi il che assegna un valore determinante alla funzione logistica. Il costo che caratterizza la movimentazione dei prodotti impatta per il 20% circa sul valore della produzione. In altri paesi europei si attesta su un valore del 6/8%. Il che sta a significare che se l’Italia si allineasse con altri paesi della Comunità il costo della logistica si ridurrebbe di 60 Mld. (il valore di almeno tre Leggi di Stabilità). Le cause derivano dal fatto che il Paese si carica di costi folli: nella distribuzione delle realtà urbane, nell’accesso e l’uscita dai nostri hub logistici (interporti, porti, aeroporti). Se aggiungiamo quelli derivanti dall’attraversamento delle arterie principali del sistema delle autostrade, quali il corridoio tirrenico e adriatico, i collegamenti insulari, l’assenza di una offerta del sistema ferroviario, i transiti per l’attraversamento dell’arco alpino, il quadro che emerge non può che essere preoccupante ed indurre ad agire. Solo i divieti che sono stati introdotti al Brennero attestano la criticità del nostro sistema. Un’ora di ritardo genera un danno pari a 200 milioni di euro all’anno al sistema produttivo e 170 per le imprese di autotrasporto. Oggi le merci che transitano per l’arco alpino sono oltre 150 milioni di tonnellate ma con una offerta infrastrutturale che dimensionalmente ne garantisce solo 40 milioni.

La tanto criticata legge obiettivo (una scelta di politica dei trasporti, condivisibile o meno, ma frutto di una precisa volontà) era la risposta idonea per rispondere all’esigenza europea constatata agli inizi degli anni 2000 dal commissario ai trasporti Van Miert che ipotizzava la realizzazione delle reti Ten, veri e propri

corridoi europei, per rendere competitiva l'economia continentale. In quelle opere prioritarie è inserita la Tav. Dissertare senza aver conoscenza del perché di tali scelte può indurre ad errori gravi. Altrettanto è il perdere tempo chiedendo pareri superflui all'Autorità. Ho vissuto da sottosegretario ai trasporti quelle vicende e posso sostenere a ragion veduta che la Tav non è un'opera voluta dal Governo italiano bensì dalla Comunità europea che assicura un finanziamento del 50% del costo dell'opera. Il 25% è a carico della Francia, il 25% dell'Italia. Per questo nel caso di sospensione saremo costretti, come per il Ponte sullo Stretto (altra opera decisa a livello europeo parte del corridoio 1) a corrispondere le penali ed i danni. I contratti internazionali tra Governi non possono essere disattesi.

Sentire le tante critiche sulla dilatazione dei tempi di realizzo e talune superficiali considerazioni rilasciate da persone che non conoscono, fa rabbia e preoccupano. Il nostro Paese rischia l'isolamento e la perdita di tante opportunità che porterebbero sviluppo ed occupazione.

Sono tuttavia convinto che i ritardi non siano da attribuire, almeno tutti, ai cosiddetti movimenti spontanei, (No Tav) la colpa, nella maggior parte dei casi, ritengo possa essere meglio ricercata all'interno dello Stato. Forse oggi ne viviamo un esempio.

Paolo Uggè già Sottosegretario di Stato ai trasporti

IL PUNTO di Paolo Uggè

È finito il mese di agosto che per il mondo del trasporto è stato veramente disastroso. Incidenti a ripetizione tra i quali spiccano quello di Bologna e soprattutto la tragedia di Genova che ha colpito così pesantemente una città, i suoi cittadini e l'economia locale con riflessi anche in campo nazionale. Purtroppo sia a Bologna che nel crollo del ponte sono rimasti coinvolti veicoli di imprese associate alla nostra realtà. Mi sembra doveroso rivolgere un pensiero di conforto, o meglio ancora una preghiera, per tutte le vittime, per il conducente del tir e per suoi familiari.

Non v'è dubbio che la vicenda ha messo in prima fila il tema della sicurezza con il tentativo di colpevolizzare il mondo del trasporto pesante in responsabilità che non gli appartengono totalmente. È innegabile che esistano tra gli operatori del trasporto soggetti che operano al di fuori del rispetto delle regole ma quello che traspare in tutta la sua evidenza è che da parte della pubblica Autorità poco si faccia per dar vita ad un sistema funzionale a determinare la certezza della possibilità dei controlli.

Sulla tragedia di Genova si sta assistendo ad un balletto indecoroso che probabilmente mira a raggiungere obiettivi non proprio in sintonia con le esigenze della gente e dell'economia. Che si debbano accertare le reali cause e le responsabilità è fuori discussione. È altrettanto evidente che montare polemiche di natura politica che producono confusione e soprattutto spostano l'attenzione dai problemi reali, è una vergogna.

Assistere coloro che sono stati coinvolti, realizzare in tempi brevi un nuovo ponte e trovare delle soluzioni che consentano il più possibile alle attività legate al porto ed alla vita dei cittadini genovesi di ottenere una funzionalità accettabile sono gli interventi da fare subito. Dividersi invece sugli aspetti legati alla nazionalizzazione o meno delle Autostrade (tema di tutto rispetto ma che viene certamente dopo) dimostra quanto stiano a cuore ad una certa classe politica le condizioni dei cittadini.

Intanto alcuni interventi possono essere realizzati subito. Il ministro Toninelli, che peraltro ha inserito le questioni legate alla sicurezza ed al rispetto delle regole nel programma presentato alle commissioni di Camera e Senato, delle ipotesi di soluzione che Contrasporto pienamente condivide, possono e devono essere attuate subito. Mi limito a citare la questione della responsabilità condivisa dei componenti della filiera del trasporto che deve per legge essere sempre accertata quando in incidenti si riscontrino decessi o feriti gravi e che dopo le sentenze della Corte Costituzionale e della Suprema Corte di giustizia europea dovrebbero portare alla pubblicazione dei costi minimi della sicurezza da parte della pubblica Autorità. La richiesta che era stata condivisa già dal ministro Delrio non è ancora diventata operativa. Il ministro Toninelli la renda in tempi rapidi efficace. Così come la questione della sicurezza dei manufatti. Se è vero che il 60% dei ponti, come si legge sulla stampa, sarebbero da verificare in quanto a rischio, la prima cosa da fare è riportare la norma dell'articolo 10 del Cds all'interpretazione, in atto fino al 2006, che impone la presenza di un pezzo unico ed indivisibile per determinare l'eccezionalità del trasporto. Mentre la politica discute, la circolazione di tali automezzi continua ad avvenire senza il minimo intervento. Il ministro è in grado di affrontare subito la questione e trovare una soluzione immediata e calibrata. Nel programma anzidetto l'argomento del pezzo unico ed indivisibile è presente. Perché non intervenire?

Ancora: quanti degli automezzi in circolazione non hanno potuto effettuare la revisione annuale, non per colpa loro, ma perché non esistono negli uffici delle motorizzazioni tecnici in grado di realizzarle? Anche in questo caso concreto, che impatta sulla sicurezza, perché non agire? Eppure la tutela dell'incolumità e della sicurezza sono sufficienti per interventi legislativi aventi carattere d'urgenza. Perché anziché perdersi sulle questioni che debbono essere affrontate (ma solo dopo che la magistratura e le Autorità competenti si siano pronunciate) si sceglie solo di fornire notizie ai media per indirizzare l'attenzione dei cittadini su temi concreti e non si trovano le soluzioni? Sentire oggi dissertazioni su chi debba fare il ponte di Genova non servirà a far dimenticare che se si fosse realizzata la "Gronda" già prevista trent'anni fa proprio per separare il traffico di transito da quello locale, probabilmente il ponte non sarebbe collassato? Non è che si voglia creare una cortina fumogena per impedire che la gente si domandi chi siano coloro che in tutti questi anni si sono opposti alla realizzazione della "Gronda" e che ora si atteggiano a vergini illibate?

Vi esimo dall'esprimere cosa penso della gran parte della stampa che è in possesso di tutti gli elementi per aprire inchieste fondate su dati tecnici e non sui "si dice" e che, nonostante sollecitata (una mia lettera su questo tema non è stata ripresa da nessuno), quello che si legge sono ricostruzioni approssimative e poco attinenti alla realtà vera dei problemi. Invito a riascoltare alcune considerazioni dell'indimenticabile Giorgio Gaber che più volte si è espresso sui modi di informare fino a definirli "quei bordelli di pensiero che chiamano giornali..." Forse molte risposte le troveremmo.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Francamente speravo che sulla tragedia di Genova si fosse superata la fase delle polemiche di bandiera che vedono contrapporsi gli interessi dei partiti a quelli dei cittadini liguri e genovesi in particolare. Il rispetto verso le persone decedute, dei loro familiari, delle persone offese nel fisico o private del bene al quale ogni famiglia si sente particolarmente toccata, come l'abitazione, impone la ricerca di soluzioni concrete e in poco tempo. Non è così! Da quanto riportato dagli organi di stampa parrebbe che il Comune e la Regione stiano operando in quella direzione e stiano lavorando fianco a fianco con i cittadini duramente colpiti. A livello di Governo, invece, continuano a registrarsi prese di posizione su chi debba realizzare il nuovo ponte e se procedere alla revoca della concessione o sospenderla. Speriamo che l'ostinata ricerca di individuare un colpevole, dimenticandosi che è la magistratura il soggetto preposto a tale incombenza, non produca solo l'allungamento dei tempi.

Esistono i progetti, e chi è in condizione di realizzarli? Non si comprende il senso delle discussioni e dei ritardi nell'avvio degli interventi. Questo contribuisce a diffondere la convinzione che si voglia utilizzare una tragedia per una battaglia di natura politica. Tanto che il presidente di Confindustria ha affermato che la colpa, se il Ponte non sarà realizzato entro l'anno, è da attribuirsi al Governo.

La Fai/Conftrasporto è presente sulla vicenda di Genova a livello nazionale con il vice presidente vicario Gianni Satini, coadiuvato dal segretario Generale Andrea Manfron. Obiettivo essere il punto di riferimento per le Autorità e gli autotrasportatori. Il presidente di AssoArmatori, Stefano Messina e di Federlogistica Luigi Merlo, esponenti di Conftrasporto entrambi genovesi, lo sono per le imprese di logistica e del mare. Nel contempo sembra essersi chiusa la vicenda Ilva, dopo l'accordo raggiunto al ministero competente. Anche in questa emergenza sembra, leggendo quanto riportato nel parere dell'Avvocatura dello Stato, che si sia perso tempo più per una posizione di natura politica che concreta. Non ci pare infatti di cogliere delle grandi differenze, rispetto all'intesa raggiunta in passato. L'unico dato certo è la sofferenza alla quale è stata sottoposta la gente e gli operatori. Si sono invece diffuse illusioni ed alimentato delle aspettative irrealizzabili.

Ora inizia la fase che vedrà particolarmente impegnato il trasporto alla legge di stabilità. Io ho dato conto della posizione espressa dal Ministro Toninelli che nel presentare alle Commissioni parlamentari della Camera e del Senato ha annunciato interventi che Conftrasporto ha più volte indicato utili al settore. Cosa si verificherà lo scopriremo nelle prossime settimane. Non si comprende tuttavia, se l'allarme lanciato dai media sulla tenuta del 60% dei ponti sia reale, come il Ministro non intervenga con un provvedimento adeguato d'urgenza sui trasporti a 108 tonnellate, individuando anche soluzioni per gli operatori coinvolti. Nessun pregiudizio preconstituito, questa da sempre è stata la linea di Conftrasporto nei confronti di tutti gli Esecutivi, ma neppure acquiescenza. Massima disponibilità a fornire supporto e collaborazione fornendo, qualora ci siano richiesti, pareri e suggerimenti. Alcuni emergeranno anche dal Forum di Cernobbio.

Così interpretiamo il ruolo della rappresentanza che deve partire dalla conoscenza dei problemi e non da ignoranza dei fatti. Non ci sembrano utili né le fughe in avanti isolate perché sono solo segnali che danno la convinzione che sussistano divisioni e debolezza su aspetti invece condivisi, né le interviste zeppe di errori e tendenti a diffondere tesi tendenziose e poco veritiere.

Purtroppo si devono fare i conti con coloro che concordano interviste al fine di ottenere risposte che hanno l'evidente obiettivo di provare a mettere in discussione alcune realtà che operano per dare agli operatori del mondo dei trasporti una rappresentanza globale.

Risibili infatti le considerazioni che ho potuto leggere con le quali il presidente di una confederazione di spedizionieri chiede al Governo di intervenire sul trasferimento di risorse pubbliche, finalizzate ad obiettivi chiari e utili per tutti come la sicurezza ed il rispetto ambientale. Con ricostruzioni fantasiose si alterano i fatti reali come la libertà della scelta che appartiene alle imprese. Si sostengono teoremi che denotano una ignoranza dei fatti. Nessuno è obbligato a partecipare a dei consorzi o cooperative che in pieno rispetto delle regole operano nel mercato. Conosco cooperative che raggruppano circa novemila soci e forniscono servizi ad oltre tre mila clienti. Questi aderiscono solo perché ricevono servizi globali di indubbio vantaggio ed interesse. Altrimenti imprese che potrebbero ottenere le riduzioni compensate sui pedaggi autostradali, in quanto realizzano il livello dei fatturati massimi per ottenerle, perché si farebbero "tosare" da società di servizi? Le riduzioni compensate, poi, si applicano in base ad una direttiva comunitaria ed appartengono alle imprese e non ai consorzi o cooperative. Chi afferma il contrario o è ignorante della materia oppure è

in malafede. Eppure chi sostiene queste tesi potrebbe documentarsi presso una associazione che opera nel campo dei servizi, ivi compresa la gestione delle riduzioni compensate. Associazione che aderisce a quella realtà confederale che sostiene di non “gestire intermediazioni” . Che dire?

Cosa allora se non l'invidia, che come diceva T. Roosevelt, è “ ladra della gioia” o l'ignoranza, nel senso del termine , spinge un personaggio a fine corsa a sostenere tesi così strampalate? Un consiglio:, eviti di intromettersi su scelte che riguardano altre confederazioni. Eviterà brutte figure e gioirà di più.

Milano 13 settembre 2018

IL PUNTO di Paolo Uggè

Sostenibilità intelligente senza penalizzare le imprese di trasporto

Quattro i temi fondamentali, trattati nel corso del Forum internazionale di villa d'Este a Cernobbio organizzato, come ogni anno da Conftrasporto.

Tra questi quello della sostenibilità l'ha fatta da padrone. Sia per il trasferimento delle risorse destinate alle imprese, sia per i risultati prodotti con la tassazione sostenuta per attraversare l'arco alpino.

Non v'è alcun dubbio che chi ha la responsabilità di governare i processi, sia a livello governativo che come rappresentanti di interessi, deve saper leggere il presente guardando al futuro. Ma, soprattutto, chi ha la responsabilità di governo deve avere la consapevolezza della scelta, guardando l'interesse generale del Paese e non ricercare invece il consenso. E' questo che attribuisce ai leaders la qualifica di statista.

Altrettanto chi tutela gli interessi deve sempre cercare di tutelare al massimo possibile i rappresentati. Non è possibile e non risponderebbe al proprio compito chi si dimenticasse degli operatori più deboli. Occorre, invece saper coniugare gli interessi generali con quelli di settore.

Il tema della sostenibilità è ormai un obiettivo che sia a livello comunitario, lo ha ribadito nel Suo intervento la Commissaria Bulc, che a livello nazionale (l'ambiente è parte ben presente nel contratto di programma, sottoscritto da chi governa il Paese) è divenuto irrinunciabile. La Conftrasporto si è posta questo problema che ha un grande impatto, ipotizzando un percorso che non può e non deve trasferirsi nell'immediato ma essere un percorso sul quale costruire le soluzioni future. Interpretare quello che qualche giornale ha titolato "la svolta green" di Conftrasporto come un passaggio immediato non è perfettamente attinente alle scelte di Conftrasporto, in quanto stressa al massimo il senso di una indicazione di prospettiva. E' come quando si sostiene, a torto, che Conftrasporto sarebbe contraria al progetto, che è in discussione presso il Parlamento europeo, di utilizzare le nuove tecnologie informatiche per garantire la certezza dei controlli. Anche in questo caso chi sostiene la tesi bislacca è in malafede o non vuol comprendere che la sicurezza per Conftrasporto è un must irrinunciabile.

Appare ovvio che il valore "sicurezza e ambiente", collegati tra loro, devono (e questa è una posizione più volte ribadita) essere oggetto di contrattazione. Così come appare del tutto evidente che occorre saper coniugare nell'immediato le esigenze delle imprese più deboli con i cambiamenti definiti in più occasioni d come obiettivi dalle Autorità di governo e comunitarie.

Nessuno, e ribadisco nessuno, può permettersi di interpretare in modo distorto questo assunto. Esiste chi, per ragioni di bottega talvolta prova ad attribuire affermazioni estrapolate dal contesto generale un senso che non rientra nelle linee suddette. Non ci preoccupiamo. Per Conftrasporto parlano le scelte responsabili compiute in passato. Il resto sono chiacchiere e propaganda.

Sostenibilità vuol dire anche riproporre al governo l'esigenza di sostenere la Road Alliance ed a garantire il principio della libera circolazione delle merci anche attraverso l'arco alpino. Al forum è emerso come alcuni Paesi di transito in poco più di dieci anni abbiano raccolto dagli operatori del trasporto 25 miliardi di euro. Il

risultato tuttavia non è stato quello di ridurre il trasporto su gomma, che è incrementato, ma far finanziare le opere infrastrutturali nei loro territori. Il riferimento ad Austria e Svizzera è evidente. Ora la richiesta che viene rivolta al governo è quella di contestare, con la dovuta fermezza, i nuovi tentativi di ostacolare con una politica dei divieti e in assenza di alternative (magari il traforo del Brennero fosse già realizzato), la libera circolazione delle merci.

Sostenibilità riguarda anche le operazioni portuali ed i trasporti via mare che non debbono essere limitati dai mancati adempimenti necessari a rendere competitivo l'utilizzo di tale modalità. Gli ostacoli burocratici, la mancanza di coordinamento e le forme di ambientalismo esasperato impattano sulla competitività ed impediscono ad un comparto determinante di crescere a livello adeguato e, se la tanto declamata via della seta sarà realizzata, all'intero sistema Paese di poter essere competitivo potendo cogliere le opportunità.

Dal forum di Cernobbio messaggi chiari sono partiti, dunque, in direzione del governo. Le risposte debbono essere concrete e rapide.

11 ottobre 2018

IL PUNTO di Paolo Uggè

Il Governo tenga d'occhio i porti!

Da un po' di tempo si parla, talvolta a sproposito e senza considerare quello che potrebbe essere il reale obiettivo, della "Nuova via della Seta". Da quanto si apprende dalle cronache anche i nostri governanti pare siano interessati all'evoluzione.

Siamo sicuri che invece di una opportunità non sia una vera e propria invasione commerciale nei confronti dell'Europa ? Credo occorra riflettere profondamente.

Lo si deve fare soprattutto di fronte alla situazione esistente nel sistema dei nostri porti. A parte i problemi legati alla riforma che non ha, ad oggi, ancora fornito le risposte attese relativamente alla permeabilità, ai collegamenti retro portuali, al comitato nazionale di coordinamento, un aspetto preoccupante si evidenzia e riguarda l'attività dell'autotrasporto. Le imprese hanno subito incrementi che si aggirano intorno al 35/40%. ed a questi si aggiungono le inefficienze esistenti, come i tempi di attesa. Tutto questo fa divenire, la situazione insostenibile.

Da qui l'iniziativa che le associazioni dell'autotrasporto hanno deciso di portare avanti nei confronti dei loro committenti e delle stesse Autorità portuali. Incremento dei costi e funzionalità inadeguata determinano una miscela che potrebbe divenire rapidamente esplosiva. Lo stesso Ministero dei trasporti non può non intervenire ad affrontare la delicata questione. Se mostrasse disinteresse si assumerebbe responsabilità di grande rilevanza.

Le azioni di protesta sono come le valanghe: se non si fermano in tempo diventano inarrestabili e difficili a gestirsi.

Importante è individuare i soggetti verso i quali aprire il confronto. Certamente lo sono i committenti del trasporto, ma anche le Autorità portuali oltre allo stesso Ministero. Sbagliare gli obiettivi e innescare una guerra tra poveri rischia di indebolire la portata dell'iniziativa. Non è possibile affrontare solo parzialmente le questioni aperte.

Affrontare ed istituire un sistema funzionante è la condizione, qualora si ritenesse che la Nuova Via della seta potesse essere un'opportunità per il nostro Paese, che consentirebbe all'Italia di partecipare alle opportunità che potrebbero generarsi. E' del tutto evidente che senza una portualità adeguata non vi sarà invece alcun beneficio per l'economia italiana. Anzi vi sarà una penalizzazione.

Già nel passato altri episodi verificatisi lo testimoniano. A Taranto una delle più grosse compagnie mondiali di fronte all'impossibilità di avere servizi adeguati ha deciso di trasferire i traffici al Pireo che è divenuto uno degli avanposti della Cina. Il Pireo può essere il punto di partenza della rotta balcanica, escludendo il nostro Paese.

L'Italia se si inserirà nel progetto via della Seta, dovrà puntare allo stretto controllo sui porti. Anche se non sarà così avrà la necessità ancor più di incrementare la propria competitività. Per questo occorre un sistema portuale che sia collegato ad infrastrutture efficaci e ad un trasporto su gomma o su ferro che non paghi le inefficienze di un sistema inadeguato.

25 ottobre 2018

IL PUNTO di Paolo Ugge'

Sul tema delle infrastrutture e sui costi del "non fare" si fa un gran parlare, o meglio sarebbe dire urlare. Certamente la mobilità è essenziale ma va affrontata con la conoscenza necessaria e senza demagogia. Nessuno può pensare di trattare aspetti così delicati senza aver considerato tutti gli elementi, i pro ed i contro. Le decisioni devono essere il frutto di valutazioni economiche da coniugarsi con il rispetto delle norme ambientali. E' per questo che occorre tenere nell'adeguata considerazione anche l'esperienza e le conoscenze. Socrate diceva che esiste un solo bene: la conoscenza ed un solo male: l'ignoranza.

Mentre ci si divide sulle infrastrutture un altro aspetto è rimasto ai margini nel dibattito di questi ultimi tempi e riguarda i trattamenti nelle condizioni relative all'esecuzione dei servizi di trasporto su gomma da parte dei vettori nazionali, sempre più penalizzati nei confronti dei competitori di altri Paesi europei, che invece sono aiutati dai propri governi.

E' pur vero che è stato sottoscritto il documento (Alliance road) a tutela delle imprese che subiscono una forte concorrenza da parte dei vettori dei paesi emergenti. Una dichiarazione di intenti che non ha ottenuto alcun risultato concreto. Quello che invece si constata è che l'Austria e il Tirolo attuano azioni sempre più impattanti con la libera circolazione delle merci, attraverso l'introduzione di divieti e rallentamenti nella circolazione che producono ritardi nei tempi di resa e penalizzano pesantemente i nostri vettori nazionali.

Ora la questione investe direttamente il Ministero dell'Interno al quale chiediamo interventi adeguati per porre fine ai comportamenti di concorrenza sleale. Questo avviene per quanto riguarda sia il costo del lavoro, le operazioni di cabotaggio stradale la formazione professionale dei conducenti, etc. Che fare? Basta con le chiacchiere! Bisogna che i ministeri competenti agiscano ed emanino disposizioni cogenti alle forze dell'ordine.

La concorrenza sleale non si limita solo a quella adottata dai Paesi dell'Est. Anche quella parte della vecchia Europa si stanno attrezzando.

Abbiamo scoperto che da un po' di tempo, in applicazione di normative previste dal codice della strada di alcuni paesi se in un trasporto internazionale/eccezionale il conducente non è in grado di esprimersi nella lingua locale, è punito con una sanzione, estesa all'impresa. La motivazione sarebbe la concorrenza sleale. Secondo le normative di questi paesi se il conducente non conosce la lingua del paese dove opera, deve avere a bordo una persona di supporto che sia in grado di parlarla. Un esempio? la Germania ritiene vi sia una violazione agli articoli 46, 49 del codice della strada da parte dell'impresa estera che utilizza un autista che ignori la lingua tedesca. In questo caso deve essere accompagnato da una persona di supporto. In assenza di tale condizione si ritiene l'impresa avvantaggiata ed in grado di distorcere la concorrenza. Ma quanti conducenti esteri conoscono il nostro bell'idioma? Una norma in palese contrasto con le disposizioni comunitarie che viene sempre più applicata. E le sanzioni ammontano anche a qualche migliaia di euro.

Per questo chiediamo al Ministro di intervenire introducendo nel codice una identica disposizione, salvo vi sia un intervento immediato delle Autorità comunitarie che impedisca, questo atto illegittimo. Fino a che queste normative non verranno cassate chiediamo diventino vigenti anche nel nostro Paese. Un risultato si otterrà: mettere un freno all'invasione di imprese estere, soprattutto dell'est, che si muovono sulle nostre strade e quando incappano in un controllo fingono di non comprendere la lingua italiana, così riuscendo spesso a farla franca.

Contrastare l'immigrazione illegale è un dovere ma anche consentire che le nostre imprese siano messe in difficoltà da comportamenti furbeschi, non mi pare il massimo.

31 ottobre 2018

IL PUNTO di Paolo Uggè

3 dicembre appuntamento a Torino!

Di infrastrutture e della loro utilità per il Paese se ne è parlato molto in questi ultimi tempi. Nelle ultime settimane il dibattito sulla Tav ha fatto, senza ombra di dubbio, registrare iniziative che hanno coinvolto cittadini ed organizzazioni.

Conftrasporto/Confcommercio non è certo stata assente al dibattito. Anzi ha assunto posizioni nette a sostegno della realizzazione della Tav .

Anche a livello territoriale la questione ha visto impegnate i rappresentanti territoriali. Sia la presidente di Ascom, Maria Luisa Coppa, che il presidente Fai Torino, Enzo Pompilio, si sono dedicati particolarmente nel sostenere quella che potrebbe essere una battaglia decisiva, non solo per il l'economia del Nord Ovest ma dell'intero Paese.

Il 3 dicembre undici Confederazioni intendono proseguire l'opera di sensibilizzazione ed, in modo concorde, si ritroveranno con gli imprenditori ed i loro gruppi dirigenti per ribadire quanto sia strategica l'opera che ha subito un rallentamento che potrebbe essere propedeutico alla sua soppressione.

Il 3 dicembre, per questo, si ritroveranno a Torino i leaders nazionali delle maggiori rappresentanze dei corpi intermedi. L'iniziativa vuole evidenziare l'interesse delle categorie produttive del Paese sui danni che si potrebbero generare sul sistema produttivo, logistico e turistico se la realizzazione di un collegamento, parte essenziale delle scelte effettuate a livello comunitario, fosse ostacolato o bloccato. La Tav non è un problema del Piemonte, o di Torino ma riveste una dimensione nazionale. In questa ottica va affrontato.

Confcommercio sarà presente con il presidente Nazionale Carlo Sangalli, dirigenti ed imprenditori che, confluiranno su Torino da diverse zone d'Italia per testimoniare a favore della realizzazione della Tav.

Ovviamente anche le nostre imprese ed i nostri dirigenti si sentono impegnati in una iniziativa portata avanti nell'interesse del Paese. Non sarà una iniziativa di natura partitica o un tentativo di attribuire delle primogeniture di natura associativa. Obiettivo è la volontà di rafforzare quella iniziativa di popolo che ha visto migliaia di persone spontaneamente, in forma autonoma, scendere in piazza per manifestare a favore dell'esigenza del "fare" rispetto alla tesi decrescita felice.

Sono convinto che l'adesione, anche se volutamente sarà contenuta in termini numerici, dimostrerà ancora una volta come le rappresentanze dei corpi intermedi siano al fianco degli imprenditori e dei cittadini in una battaglia per il Paese.

Potrebbe esserci il tentativo di qualche residuo dell'archeologia partitica di cercare visibilità e provare a mettere il cappello su una iniziativa della parte produttiva del Paese. **Permetterlo sarebbe un errore! si rischierebbe di trasformare** una iniziativa economica in una propaganda ad "usum personae" con la forte possibilità di far perdere consenso ad una testimonianza genuina.

Paolo Uggè

IL PUNTO di Paolo Uggè

E' stata un'iniziativa che meglio di così non poteva andare. La "nazionale del Pil", così il moderatore della manifestazione ha voluto "battezzare" la Kermesse, ha sicuramente colpito la pubblica opinione. I media hanno ampiamente dato spazio e i contenuti sono emersi con determinazione e chiarezza.

Quello che mi pare sia uno degli aspetti più positivi è che finalmente si comincia a comprendere quanto il trasporto, la logistica e il sistema infrastrutturale siano elementi decisivi per lo sviluppo dell'economia di un Paese. Produzione, turismo, qualità della vita, ambiente senza adeguate infrastrutture e servizi logistici non trovano risposte. Questi principi cardine hanno trovato in Confcommercio/Conftrasporto la risposta necessaria. L'invito, più volte sostenuto dal presidente Sangalli, di trovare sempre e comunque la capacità di fare sistema, si è manifestato con la scelta di stare insieme dando vita a una rappresentanza che esprime le diverse modalità del trasporto e della mobilità. È Confcommercio che, per prima, ha dato il via a una rappresentanza di sistema nei trasporti. Altri stanno tentando ora di imitarne l'esperienza, forse perché si sono resi conto che questa è la vera risposta che può portare a una soluzione organica dei problemi che le nostre imprese sono chiamate ad affrontare.

Il secondo elemento che è emerso è che le grida di dolore dei manifestanti spontanei nella bella manifestazione indetta dalle "Madamin di Torino" - che sono riuscite a portare in piazza alcune settimane or sono decine di migliaia di partecipanti - hanno trovato il sostegno dei più significativi e reali rappresentanti degli interessi delle imprese.

Chi non ha partecipato significa che o persegue propri interessi commerciali - che cerca di nascondere dietro una pseudo associazione - o che non ha ritenuto fondamentale per il sistema infrastrutturale del Paese il tema della Tav. Un tassello senza il quale l'economia nazionale non si interconnette con le grandi reti di comunicazione europee.

Le esigenze della mobilità italiana sono evidenti e se il Governo non assumerà iniziative adeguate il rischio è quello di trovarsi chiusi in una morsa che metterà ancor più fuori mercato i prodotti nazionali. Giungono infatti voci di un accordo Austro-Francese volto a introdurre ulteriori limitazioni al traffico pesante, oggi la modalità prevalente per lo spostamento delle nostre merci. La tesi sarà quasi certamente quella di voler garantire, privilegiandoli, i flussi turistici rispetto a quelli commerciali effettuati con automezzi pesanti e inquinanti. Lo spunto utilizzato verrebbe proprio dalla politica del ministero italiano, favorevole al rallentamento della realizzazione di opere che produrranno la realizzazione di vie ferroviarie.

Il primo spunto è stato quello dell'allungamento dei bandi che determineranno la dilatazione dei tempi (vedi Tav). Questa linea miope nasconde il trabocchetto che consentirà a Francia ed Austria di riproporre la penalizzazione del trasporto merci attraverso rallentamenti, incrementi dei passaggi del Frejus, eccetera. La scusa sarà ovviamente quella di favorire i transiti turistici e non mancherà di certo la tutela ambientale, ma il risultato sarà quello di rallentare le consegne dei prodotti realizzati o trasformati in Italia.

Ora non si può deflettere dalla linea tracciata a Torino, che ha rilanciato su base nazionale il tema delle infrastrutture come elemento di sviluppo. Occorre proseguire e rafforzare l'azione di coinvolgimento e sensibilizzazione dell'opinione pubblica. Oggi, lo voglio ripetere, il Paese sta comprendendo che se si bloccano le grandi opere si creano le premesse per la decrescita e per l'uscita dal sistema economico europeo. Un dato che deve far riflettere soprattutto i giovani, che per il loro futuro debbono dedicare attenzione a queste battaglie. Non solo: l'Europa per gli interscambi vale 500 miliardi di euro contro i 350 del resto del mondo. Insomma, l'Europa è il primo cliente e, per quanto riguarda l'Italia, il 60% degli interscambi commerciali passa attraverso le Alpi.

Per guardare il futuro non perdiamo il presente!

Paolo Uggè

IL PUNTO DI PAOLO UGGE'

Anche il 2018 è sul punto di passare alla storia. Per noi è stato un anno di intenso lavoro che anche in queste ore prosegue. Il problema dei Noleggiatori che stanno rischiando di concludere la propria attività, e le misure che dovrebbero essere inserite nella legge finanziaria per il settore del trasporto sono le questioni che stiamo seguendo con particolare attenzione. Purtroppo fino a quando non verrà approvato dal Senato il maxi emendamento del Governo non avremo contezza di cosa disporranno le norme. Occorre ricordare che per la fine dell'anno dovrebbe uscire anche il provvedimento chiamato mille proroghe così come dovrebbe vedere la luce il decreto sulle semplificazioni. Non ci resta che restare sul "pezzo" ed attendere i risultati.

Ritengo che la situazione dei noleggiatori sia particolarmente delicata. Siamo in un periodo, le festività natalizie, che inducono a credere a Babbo Natale che porti i doni. Dare credito a promesse senza tener conto della realtà rischia di non tutelare gli operatori rappresentati. Se qualcuno sostiene che in pochi giorni si potrà raggiungere la riforma del settore è difficile crederci (se poi si avverasse tornerei a credere a Babbo Natale). Credo invece che la strada non possa passare per una proroga sulla quale costruire un'ipotesi che non sia considerata ostica dai taxisti. Ipotesi minimali non impediscano certo di realizzare in tempi successivi la riforma generale ma occorre creare le condizioni. Così mi suggerisce l'esperienza. Nelle prossime giornate vedremo. Per ora la piena solidarietà mia e della Confederazione ai tanti operatori che manifestano il loro diritto ad intraprendere liberamente.

Certamente tra manifestazioni a favore della infrastrutturazione del Paese e gli incontri che abbiamo, anche per il settore del mare organizzato, possiamo affermare di aver messo tutto il nostro impegno per cercare di sostenere nel migliore dei modi le nostre imprese.

Anche a livello comunitario, grazie all'ottimo lavoro degli uffici confederali che operano a Bruxelles ed in modo particolare il Dottor Stefano Spennati che segue le tematiche che ci riguardano, la Conftrasporto è oggi una realtà conosciuta ed in assoluto l'unica rappresentanza del mondo dei trasporti che si sforza anche di fornire delle risposte concrete, come sul tema dell'occupazione giovanile ed altri.

Senza dimenticare l'anno trascorso o fossilizzarci sulle divisioni o diversità di opinioni ("Sir Winston Churchill amava ammonire coloro che si soffermavano sulle divisioni del passato dicendo che così facendo avrebbero perso il futuro"), dobbiamo resettare i nostri obiettivi e comportamenti per l'anno che verrà. I rapporti con il Governo e le forze politiche, nessuna esclusa, nel maggio saremo chiamati a scegliere il nuovo Parlamento europeo; il tema delle infrastrutture; l'intensificazione della lotta all'inquinamento che produrrà delle limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti che potrebbero incrementare, se non avremo auditori attenti a quel livello. Occorre, dunque, essere vigili e compatti nella tutela dei nostri interessi.

La speranza è anche a livello nazionale si faccia largo la consapevolezza che divisi si è più deboli e non si tutelano gli interessi delle imprese ma si rischia di facilitare il disegno di chi prova a perseguire l'obiettivo di porsi come gestore ed interlocutorie dei rapporti tra attività di logistica e domanda.

Da parte del gruppo dirigente di Conftrasporto esiste la volontà di non demordere nella realizzazione della rappresentanza di sistema, unica possibilità per evitare di far finire nell'angolo un mondo indispensabile nell'economia moderna. Il sogno è che questa determinazione trovi sempre più imprenditori consapevoli dell'importanza della posta in gioco e tutti insieme si trovino le adeguate iniziative.

Desidero ringraziare tutti i collaboratori che hanno speso molto nell'anno che si sta concludendo, nessuno escluso. La dirigenza della Federazione e della Conftrasporto e tutti i dirigenti nazionali e territoriali.

Auguri di nuovo a tutti di Buon Natale e felice Anno.

21 dicembre 2018