

RUOTE D'ITALIA 13 LUGLIO 2022

Attenzione agli agitatori di mestiere

Quella del sobillatore è una professione antica, il cui scopo può essere efficacemente compendiato dal detto “denigrate, denigrate, qualcosa resterà”. Questo modo di fare, oltre che squalificare coloro che lo praticano, in realtà finisce per danneggiare tante persone oneste in perfetta buona fede. Quante volte abbiamo dovuto ascoltare ragionamenti che partono dal “sentito dire”? E quanta fatica è necessario durare, ogni volta, per smentirli? Nella mia personale esperienza, non ho mai visto qualcosa di buono scaturire dalla superficialità, al contrario, ho constatato più e più volte quanto male si autoinfligge chi si accontenta delle nozioni vaghe, abborracciate e spesso contraddittorie che gli vengono propinate, senza sforzarsi di indagare fino in fondo la realtà dei fatti.

Ora, la mia non vuole essere una difesa del Governo o del Ministro che ha il compito di gestire la politica dei trasporti. Come noto, non sempre ne condivido le idee e non faccio mistero delle mie perplessità rispetto ad alcune delle scelte che ricadono sotto la sua responsabilità politica. Non concordo, ad esempio, sull'operazione Piano Nazionale della Logistica e Mobilità. Ho già avuto modo di ribadire quelle che dovrebbero essere, a mio modesto avviso, le priorità che dovrebbero essere in cima alle scelte di chi gestisce la politica dei trasporti, poche delle quali mi sembra rientrino nel raggio d'azione del Piano. Ma, al di là della sana dialettica politica, non mi permetterei mai di denigrare la persona del Ministro, né diffonderei ad arte tesi menzognere.

Così non è tuttavia per tutti. Nel settore dell'autotrasporto vi è chi sta mestando nel torbido diffondendo dubbi e ipotesi lontane dalla realtà, dimenticandosi tra l'altro di aver sottoscritto col Governo ben due atti che indicavano i percorsi da seguire per dare risposte ai bisogni di una categoria complessa.

Innanzitutto, dobbiamo partire dai dati reali e questi ci dicono che per le imprese del settore sono stanziati risorse importanti. È vero che una parte, anche significativa, non è stata messa a disposizione ancora delle imprese ed è questo l'elemento a cui si appuntano le recriminazioni di alcuni. Ad oggi, infatti, non si sono ancora concluse le procedure per rendere fruibile il credito di imposta sugli acquisti di gasolio del 1° trimestre, che di fatto consentirebbe alle imprese di recuperare il mancato recupero dell'accisa. Tuttavia, soffiare sul malcontento anche legittimo degli operatori alimentando i loro timori, significa ignorare che i tempi necessari a rendere effettivi gli stanziamenti, sono quelli imposti dalle procedure europee. Il Portogallo ha atteso un mese circa prima di ottenere nero su bianco il via libera per elargire risorse alle imprese di autotrasporto. Ora dovrebbe toccare a noi. Il fattore tempo non è irrilevante nella

questione, ma ciò che è decisivo è giungere alla piena operatività della misura in tempo utile per le scadenze fiscali.

Qui emerge una grande differenza tra coloro che operano per incalzare le istituzioni, che al momento attendono il nulla osta dalle Autorità Comunitarie e chi, non solo diffonde e alimenta malcontento, ma istiga ad effettuare azioni di protesta sostenendo che non si rispetta nulla di quanto concordato. A questi si aggiungono i furbetti che insinuano che si sia sbagliato tutto e che quindi non sarà possibile che la categoria riceva in tempo le coordinate necessarie per recuperare il differenziale. Conftrasporto lavora con tutti coloro che sono coinvolti nella vicenda perché invece tutto si compia nel miglior modo possibile e nei tempi più rapidi possibile. Qui è bene tuttavia mettere in chiaro subito un aspetto: il fatto di essere una rappresentanza responsabile, che si impegna affinché quanto convenuto diventi spendibile, non esclude che, se malauguratamente questo non dovesse accadere, non vi saranno risposte adeguate e dirimenti. Nessuno si illuda! Ci saremo e non sarà una risposta leggera.

Certo la situazione esistente non aiuta. Che gli uffici territoriali UMC non rispondano alle reali esigenze delle imprese è ben presente, così come sono state messe in campo azioni per risolvere l'annoso problema delle limitazioni al Brennero. La medesima attenzione è costante sui nodi del trasporti eccezionali, sulla scarsità di personale negli uffici del Ministero, sul mancato avvio del tavolo delle regole, deputato ad affrontare molti dei temi indicati nei protocolli d'intesa siglati. Tutti aspetti ben noti sui quali si continua a lavorare in una condizione non certo ottimale (il perdurare della pandemia, la guerra in Ucraina e da ultimo la situazione politica non certo tranquilla). Certamente, ciò che conta è dare la soluzione alle difficoltà che producono costi per le imprese. Ma un conto è mostrare compattezza, condizione determinante per poter tutelare al meglio gli operatori, un conto è giocare sulle deficienze reali esistenti, sull'allungamento dei tempi e sulle mancate soluzioni su altri temi in tempi adeguati, solo per innescare insicurezza, sfiducia e divisioni nella categoria. Alcuni sostengono, magari con altre parole, le medesime richieste che le federazioni responsabili rivendicano e spesso lo fanno per ragioni personali o di visibilità. Così non si tutela la categoria, la si indebolisce e, tra l'altro, non si ottiene neanche la tanto auspicata visibilità.

In conclusione, Fai/Conftrasporto, unitamente alle altre realtà responsabili, continuerà ad operare per dare agli operatori i risultati che attendono. Questo è certo! Gli operatori saranno capaci di comprendere chi in modo onesto opera per loro e chi invece gioca solo per sé stesso.

Paolo Uggè