

IL PUNTO di Paolo Uggè 27 gennaio 2023

Sono stati veramente in tanti a prendere parte al convegno che Conftrasporto ha tenuto mercoledì scorso, 25 gennaio, a Roma, presso la sede di Confcommercio.

Alla presenza del Vicepresidente del Consiglio e Ministro dei trasporti Matteo Salvini e del Viceministro Edoardo Rixi sono state affrontate le tematiche del mondo della logistica. Dopo l'apertura del Presidente di Confcommercio Carlo Sangalli, è intervenuto il Presidente di Confcommercio Campania, Pasquale Russo.

Successivamente all'intervento del ministro Salvini, i quattro Vicepresidenti di Conftrasporto hanno illustrato le diverse condizioni nelle quali versano le imprese operanti nei vari comparti del trasporto e della logistica, indispensabili alla competitività dell'economia e della produzione nazionali. Giova ricordare, a questo proposito, che la nostra realtà associativa è l'unica rappresentanza che raggruppa tutte le principali modalità di trasporto (mare, ferro, strada, oltre ai servizi portuali e logistici) ed è pertanto l'unica che può affrontare il dibattito sulle priorità del settore in un'ottica sistemica e onnicomprensiva.

Possiamo dire che sono state rappresentate al ministro le carenze organizzativo-legislative che limitano la capacità del sistema logistico nazionale. Ugualmente, non potevamo esimerci dal rimarcare le difficoltà che la politica ecologista sta procurando alle attività delle imprese.

Il rispetto del sistema ambientale non è mai stato messo in discussione dal mondo Conftrasporto, ma caso mai i tempi della realizzazione. Il vero e proprio salto culturale ed operativo deve essere preceduto dalla realizzazione delle condizioni perché il cambiamento possa avvenire senza bruschi shock e nel rispetto delle esigenze del mondo produttivo. Al contrario, la politica basata sulla cultura del divieto e delle limitazioni rischia di generare situazioni estremamente penalizzanti sia per gli imprenditori che investono sia per le stesse attività. Il risultato non può che essere quello di danneggiare le attività, mettere in difficoltà il sistema economico e comprometterne la competitività, con l'esito ovvio della delocalizzazione della produzione, come dimostrano i dati.

Come sia possibile passare a fonti energetiche ecologicamente avanzate se non esiste una rete distributiva che permetta di utilizzare l'energia elettrica o se le banchine dei porti non sono attrezzate? Come competere in Europa, se l'attraversamento della catena alpina per le merci prodotte o trasformate in Italia è sempre più ostacolato? Come fronteggiare la concorrenza, se i costi ed i servizi pubblici non offrono quella funzionalità necessaria e se i tempi di percorrenza per un sistema infrastrutturale inadeguato sono molto al di sopra di quelli registrati in altri Paesi europei?

Un esempio per tutti potrebbe venire dal corridoio del Brennero dal quale transitano un terzo delle esportazioni nazionali. Basti pensare che un'ora di ritardo costa 160 milioni all'economia nazionale.

Sarebbe sufficiente riflettere su alcuni aspetti per comprendere le criticità esistenti. Negli ultimi 30 anni, il trasporto pesante in Italia ha diminuito le emissioni di CO₂ del 30% contro una media europea del 20%. Per contro, negli ultimi quindici anni le imprese di trasporto italiane hanno ridotto la propria quota di mercato dal 35% al 12% del traffico delle merci in entrata, sostituite dai vettori dei paesi dell'Est, che registrano un incremento del 57,3%. Infine dal 1 gennaio è entrato in vigore il Carbon Intensity Indicator che assegna un rating alle navi per classificare, in base alle miglia percorse, le emissioni di CO₂, mandando fuori norma oltre il 70% delle navi traghetto italiane. È infine sconsigliato non rifinanziare l'intermodalità, o ipotizzare di ridurre gli interventi dedicati a ridurre i costi del gasolio per autotrazione.

I temi sono complessi ma da troppo tempo sono stati affrontati solo come annunci o parole. È l'ora dei fatti e Conftrasporto ha rappresentato diverse proposte.

I primi atti del ministro lasciano ben sperare. La stessa decisione di ritornare alla denominazione “ministero dei trasporti” come aveva richiesto Conftrasporto in occasione del Forum di ottobre, è un segno positivo. Non è un fatto di denominazione. Molte delle negatività con le quali ci troviamo a confrontarci nascono proprio dall’assenza di consapevolezza che temi come la logistica e i trasporti debbano essere prioritari nelle scelte e non subalterni, per costruire un sistema che rispetti l’ambiente ma anche le esigenze di competitività e sociali.