

IL PUNTO di Paolo Uggè

Cambierà il modo di rappresentare?

Coloro che sostengono che dopo la crisi pandemica tutto tornerà come prima forse peccano di ingenuità. Non v'è ombra di dubbio che più passeranno i mesi e più dovremo confrontarci con le conseguenze che la fase tragica che abbiamo vissuto ci porrà di fronte.

Quante imprese riusciranno a riprendere le attività? Quali riflessi si riverseranno sui sistemi produttivi e sui livelli occupazionali? Sicuramente un "peso sociale" lo determineranno gli annunciati ristori, dati per certi dal Governo Conte e non sempre, per non dire quasi mai, entrati nelle disponibilità reali di chi li attendeva. Ovviamente occorrerà anche constatare le conseguenze che le possibili chiusure di attività riverseranno sia sui consumi che sulla produzione. Un girone difficile da affrontare e una parte decisiva la giocheranno sia l'Esecutivo che i corpi intermedi. L'Esecutivo dovrebbe concentrarsi su progetti realmente utili e di immediato ritorno, piuttosto, come dalle prime iniziative invece sembra essere, su interventi di lunga prospettiva. Oggi necessitano risposte immediate, più rispondenti alle attese, rispetto agli annunci. Napoleone usava dire: on s'engage et puis en voit (ora facciamo poi vedremo). Sia questo il mantra con il quale rapportarci ai problemi urgenti degli italiani. Pensare a come accompagnare le imprese nella difficile ripresa è, a mio avviso la decisione più adeguata. La furia iconoclasta ambientalista rischia solo di produrre fumo, se non si inserisce in un progetto che tenga conto di far ripartire concretamente "l'impresa Italia". Lo stesso ministro Roberto Cingolani parla di 2030 per realizzare la transizione ambientale. Dunque la soluzione appare evidente.

Questo non significa che il tema ambientale non debba essere una componente sempre presente nelle scelte del nuovo Esecutivo. Oltre tutto occorrerà anche essere molto attenti a non dimenticare che esistono paesi competitori, che il green lo rispettano a parole, non sempre giocano pulito e ci fanno concorrenza.

Un esempio viene, per l'Italia dall'attraversamento dell'arco alpino. Se non si scioglie il nodo del Brennero i prodotti trasformati o realizzati nel nostro Paese perderanno competitività anche perché alle difficoltà per l'attraversamento dell'area del Tirolo si aggiungeranno, per diverso tempo, i collegamenti sulla linea ligure sia stradali che ferroviari e la chiusura del tunnel del Bianco per la realizzazione dei lavori di manutenzione. Il tema della libertà di circolazione, se non affrontato con urgenza non sarà "dolce né sostenibile".

La domanda è se il Governo si ponga la domanda oppure no. In caso positivo sarebbe interessante sapere le soluzioni immaginate.

Altrettanto, assumendo a riferimento le necessarie opere infrastrutturali, occorre riflettere se non sia il caso di dare maggior priorità innanzitutto agli interventi per migliorare in tempi rapidi l'accessibilità e le connessioni. Collegamenti ed escavi, funzionalità dei porti e collegamenti infrastrutturali possono ridare fluidità e generare una risposta alla mobilità in tempi relativamente brevi. Penso poi a due opere: una collegata alle opportunità che le prossime olimpiadi della neve ci offriranno e l'altra in grado finalmente di dare una risposta al popolo siciliano: La realizzazione del Ponte sullo Stretto. E' la politica che frena. E' possibile far partire in pochi mesi entrambe le opere. Quella infra alpina, è realizzabile prima dell'avvio delle olimpiadi, ed altrettanto possono avviarsi quelli per il collegamento tra Sicilia e Calabria. Perché attendere? Le commissioni sono alibi per non fare o per prendere tempo.

Entrambe le soluzioni danno risposte, oltre alla vita socio-economica dei luoghi, ai temi del green in quanto riducono i tempi di percorrenza, quindi le emissioni e favoriscono le modalità alternative al tutto strada. Infine, aspetto non trascurabile producono occupazione.

Una recente indagine di Eurispes conferma l'utilità del Ponte che farebbe divenire la Sicilia la piattaforma logistica del Mediterraneo e consentirebbe di poter effettuare trasbordi tra navi oceaniche e quelle di minor cabotaggio. E' il medesimo ragionamento che Karel Van Miert, Loyola de Palacyo e Pietro Lunardi immaginarono per incrementare la competitività europea.

Non pretendo che queste idee siano condivise ma vorrei che siano individuate delle alternative in grado in tempi rapidi di dare soluzioni ai temi dei collegamenti funzionali alla competitività del Paese. Oggi il Pnrr è in gran parte fatto di annunci. Bene avere un quadro prospettico, ma la mia ferma convinzione è che prima di dar vita ai piani futuristici si debba intervenire con opere realizzabili in tempi rapidi.

Diviene tuttavia anche necessario, se non utile, un ruolo diverso della rappresentanza. Occorre andare oltre e superare il modo di tutelare gli interessi. Dalle corporazioni e dalla difesa delle imprese per dimensioni forse dovremmo pensare ad una rappresentanza di filiera che assicuri servizi di sistema. La competitività si raggiungerà se i temi del trasporto e logistica verranno affrontati nel loro insieme e non solo per singole attività. Le filiere vanno accorciate e rese funzionali. Non si tiene più in vita un settore decotto solo per la difesa ad oltranza del "piccolo è bello". Lo si difende facendolo crescere ed integrandolo in un progetto di prospettiva. Questo senza rinunciare al senso di appartenenza ma valorizzandolo in una visione più ampia. Che lo si voglia oppure no questa è la direzione che uscirà alla fine vincente.

Noi dobbiamo avere la capacità di comprendere e l'onestà ed il coraggio di metterci in discussione e giocare le nuove sfide.

14 maggio 2021