IL PUNTO di Paolo Uggè

L'anno è appena iniziato e già le polemiche politiche abbondano. Accoglienza e immigrazione, ricorsi alla Corte Costituzionale sulla legge di stabilità (bocciati dalla Corte), crisi delle imprese e ipotesi concrete di una possibile mancata crescita, opere autorizzate e poi messe a rischio. Insomma un caos! In questi giorni si riparla, lo aveva evidenziato tempo fa uno studio del professor Gilardoni sui costi del "non fare" , in un dossier pubblicato sul Corriere della Sera, dei danni che producono i ripensamenti su cantieri e le opere pubbliche. Ciò che preoccupa è come non ci si renda conto che tutte queste incertezze possano innescare una nuova fase di stagnazione economica e i dati più recenti non lasciano ben sperare.

Le imprese di autotrasporto, rispetto ad altre, hanno ricevuto dal Governo, attraverso la legge di stabilità, risposte che dimostrano attenzione. Occorre sempre ricordare, tuttavia, che il trasporto e la logistica sono sistemi complessi. Se la portualità non è permeabile, il trasporto via mare non è incentivato, altrettanto quello su ferro, e se infine ancora sulle infrastrutture non si danno certezze ma si ripropongono le ipotesi di sostanziali blocchi, il Paese non recupera competitività e le risorse assegnate affrontano solo la contingenza di un comparto.

Certamente l'eliminazione del Sistri, (un orpello parto di una fantasia rivelatosi inidoneo a risolvere un reale problema); la soluzione individuata che mantiene il recupero del differenziale per l'accisa; la norma che prevede l'assunzione di funzionari per garantire il rispetto delle regole; la modifica del codice della strada che consente l'effettuazione delle revisioni anche per gli automezzi aventi portata superiore ai 35 quintali ; il mantenimento delle medesime risorse al comparto, alle quali si aggiungono 160 milioni, in due anni, per ristorare i maggiori costi sostenuti per il crollo del Ponte sul Polcevera; infine gli interventi per favorire l'occupazione giovanile nell' autotrasporto, sono misure importanti delle quali occorre dare atto. Così come occorre sottolineare la positività della misura sull'Imu per i capannoni e della flat tax per gli operatori che realizzano un fatturato inferiore ai 65 milioni, applicabili anche alle imprese di trasporto e logistica. Occorrerà attendere ora i provvedimenti attuativi. Ci sarà ancora da lavorare, dunque, per chi svolge il ruolo di rappresentanza delle imprese, che sono poi quelle che hanno lavorato per ottenere le misure sopraddette. E' stato inesistente il contributo, invece, di chi prova ad auto intestarsi la rappresentanza del sistema. Non poteva che essere così. Conftrasporto, in Confcommercio, da tempo, opera per rafforzare la presenza di tutto un "mondo". Altri che si presentano come la nuova associazione, ma essendo in realtà un'impresa, sono stati ininfluenti anche in questa occasione. Sarà allora il caso che si prenda coscienza della differenza tra la rappresentanza reale ed il rischio di supportare una attività imprenditoriale, legittima, ma che ha l'obiettivo di divenire il dominus del sistema, assegnando alle imprese strutturate il ruolo di "nuovi sub vettori".

I mesi che verranno daranno conferme, lo speriamo vivamente, sul mantenimento di iniziative che portino positività alle imprese italiane di trasporto e logistica . Molto dipenderà dall'impegno profuso per tutelare l'interesse generale. Politiche ambientali esasperate, decisioni su argomenti che impattano su persone ed imprese, affidate a sistemi informatici facilmente manipolabili, litigiosità tra le forze politiche che reggono le sorti del Governo su argomenti (quorum dei referendum o legalizzazione della canapa) che non possono oggi avere la stessa priorità delle scelte che riguardano l'economia, decisioni di comitati tecnici, vedi la Tav, frutto di posizioni politiche e non solo di valutazione dei costi benefici dell'opera. (l'intervista del professor Ponti basta leggerla per avere conferma di questa constatazione) non possono avere la prevalenza nella agenda politica . Dibattere sul quorum per i referendum è senza ombra di dubbio un argomento rilevante, in quanto riguarda regole di convivenza democratica, ma oggi sono i temi dell'occupazione e del lavoro, della sicurezza e della crescita, della competitività delle imprese, ad essere prioritari in quanto impattano il futuro dei nostri giovani ai quali abbiamo il dovere di dare speranza. E questa si sviluppa non con la demagogia e le bugie ma con la conoscenza e, soprattutto, assumendo a riferimento i valori fondamentali.

11 gennaio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Il decreto semplificazione approvato dal Senato passa ora per l'approvazione definitiva alla Camera dei deputati. Salvo modifiche, che costringerebbero ad un nuovo passaggio al Senato, il 12 febbraio il D.L sarà legge.

Alcuni argomenti di interesse del settore sono presenti nel testo licenziato. Alcuni positivi come la norma di abrogazione del Sistri, (fortunatamente il tentativo di "succhiare soldi alle imprese di trasporto è andato a vuoto e almeno per il 2019 nulla è dovuto) altri non propriamente positivi. Le nuove normative sull'attività di Noleggio con conducente che potrebbe presentare anche elementi di incostituzionalità, genera delle complicazioni che mettono a rischio la prosecuzione della stessa attività. Più che di un provvedimento per la semplificazione sembra una complicazione. L'aspetto preoccupante è che le conseguenze di tale pasticcio rischia di coinvolgere negativamente più di ventimila imprese che danno lavoro a circa 80 mila lavoratori. Da tempo avevamo lanciato l'allarme ma invano. "Personaggetti" in cerca di visibilità e poco a conoscenza dei meccanismi della politica e della burocrazia hanno contribuito a portare la categoria al disastro.

Il decreto legge "semplificazione" interviene su disparati argomenti ma le "marchette" erano giunte ad un livello tale che il Presidente della Repubblica non ha potuto fare a meno di evidenziare l'inammissibilità per alcuni emendamenti. Tra questi ve ne era uno che avrebbe depotenziato la rappresentatività del Comitato Centrale dell'Albo. Un vero regalo, probabilmente supportato da chi, con metodi, per noi discutibili, opera per associare imprese per dare spazio anche a chi non è in possesso di requisiti adeguati per essere presenti negli organismi che partecipano alle consultazioni del ministero dei trasporti.

Una decisione scriteriata che avrebbe complicato ancor più la non facile attività di rappresentanza e che è stato, per ora, sventato dall'intervento del presidente Mattarella e dalla Presidente del Senato.

Intanto l'Esecutivo sembra concentrarsi sulle polemiche legate all'immigrazione (argomento che merita la dovuta attenzione anche alla luce dei dati sull'immigrazione forniti da Eurostat) ma che non può evitare di conciliare i principi umanitari con la necessità di governare il Paese. Non si può governare una Comunità complessa solo con gli slogan né guidarla con i no. In questo la quasi totalità dei media ci sguazzano e così i temi che impattano concretamente sulla vita dei cittadini finiscono per non trovare soluzioni.

In un articolo di fondo del Corriere della Sera di domenica i professori Giavazzi ed Alesina hanno voluto in modo forte evidenziare un assunto reale: "la recessione sarà evitata o attenuata solo se le imprese che esportano e guardano all'estero riusciranno ancora a tenere a galla la nostra economia come ha fatto in questi ultimi tre anni." Concetto elementare perfettamente condivisibile. E' noto quanto il trasporto e la logistica siano decisivi per le nostre esportazioni e come, da parte di Conftrasporto tale elemento sia stato portato all'attenzione del mondo politico e dei media. Una conferma della criticità nella quale si trova la nostra economia nazionale arriva in questi giorni dallo stesso Presidente del Consiglio che ha dovuto ammettere (un esempio di correttezza raro in questi ultimi tempi) che nei prossimi sei mesi l'economia dovrà soffrire ma riprenderà (speriamo non sia una "captatio benevolentiae" di sapore elettorale) nel secondo semestre del 2019.

Che fare allora di fronte al fatto che si continuano a registrare gli annunci del governo austriaco che intende introdurre nuove limitazioni alla circolazione degli automezzi pesanti, anche se di nuova generazione; che si annuncia la scelta di chiudere il traforo del monte Bianco per due anni; che al Frejus non sembrano più rinviabili i necessari interventi manutentivi che prevedono transiti a senso alternato; o che la linea con la

Francia, via Ventimiglia, sta subendo le conseguenze del crollo del ponte di Genova? La domanda è come si potrà mantenere il livello di esportazione necessario per evitare una possibile fase recessiva se si ostacola la libera circolazione delle merci? Se a questo si aggiungono delle decisioni che rinviano interventi, già decisi da tempo come, la gronda a Genova , il terzo valico e la Tav, solo per citare le più note, diviene spontaneo domandarsi se le forze politiche non debbano interrogarsi sugli effetti che l'evoluzione che produrrà una decrescita felice, obiettivo di uno dei partiti che compongono la maggioranza, determinerà al Paese.

La nostra non vuole essere un critica preconcetta ma una esternazione delle preoccupazioni che non sono sminuite dalle assicurazioni che uomini di governo attraverso giri di parole o slogan forniscono.

Forse un po' di umiltà sarebbe utile da parte di coloro che gli italiani hanno scelto per governare il Paese. La conoscenza e l'ascolto di tutte le rappresentanze in grado di fornire consapevolezza sono indispensabili per approfondire questioni che impattano con la vita di tante imprese e cittadini.

31 GENNAIO 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ormai il clima preelettorale sta inasprendo le polemiche politiche. Niente di nuovo ci sono sempre state. Nel passato la politica era approfondimento, ricerca di soluzioni migliori e utili per i cittadini e l'economia, contrapposizioni su temi etico morali, diversità di valori. Oggi invece, pare che il tutto sia legato all'apparire, alla conquista del potere e ad una gestione in termini personalistici. E' il frutto del leaderismo esasperato, esercitato nelle forme peggiori. Le elezioni regionali e la campagna elettorale europea di maggio esaltano sempre più le diversità, e questo è giusto, ma trasformare le visioni differenti, in risse da comari, non credo sia opportuno alla credibilità della politica stessa.

L'ultima uscita in ordine di tempo che ha scatenato dichiarazioni a iosa è stata del ministro dei trasporti che ipotizza l'acquisizione da parte dello Stato dell' autostrada del Brennero. Non voglio fare facile ironia ma ricordo al signor ministro che così non si risolve il problema di fondo. Alla base di tutto vi è la decisione del governo austriaco di rallentare il passaggio dei mezzi pesanti, attraverso il divieto notturno del venerdì e del sabato mattina in Tirolo. Venerdì mi trovavo su quell'autostrada e gli interventi necessari da parte della concessionaria erano stati messi in funzione. La vera battaglia politica sulla quale il ministro si dovrebbe, a mio avviso, invece impegnare è nei confronti di paesi che pensano, come sempre fatto, di creare ostacoli ai collegamenti con i mercati europei per le merci italiane e non a colpevolizzare i gestori. Ecco perché per il tema infrastrutture è importante vi sia una linea ben definita.

Questo vale soprattutto anche per la La Tav , parte del "corridoio Mediterraneo" e non la città lineare che unisce Torino a Lione. Per questo è stata definita da accordi internazionali ed approvata nel gennaio 2017 dal vero rappresentante del "popolo sovrano" che è il Parlamento. Se il Governo, come sostiene il ministro Toninelli, vuole modificare la legge è legittimato a farlo ma utilizzando gli strumenti previsti in democrazia. Presenti , dunque, un provvedimento di legge idoneo a cambiare le disposizioni precedenti.

Un' altra questione oggetto in questi giorni dell'attenzione dei media, è la considerazione sui cambiamenti climatici generati dal mancato rispetto dell'ambiente. Anche su un tema così serio non si perde l'occasione per sparare dati pur di costruire opinioni. Indicare nel trasporto su gomma il colpevole maggiore è molto comodo. Ebbene l'Arpa Lombardia e l'Agenzia europea per l'inquinamento attribuiscono, per la formazione dello smog l'86% ai solventi, freni e pneumatici, ed alla combustione delle industrie e della legna. Il 14% al diesel. Eppure secondo alcuni i media la percezione è che i colpevoli siano i cosiddetti "Tir" e le autovetture. Si spinge quindi alla sostituzione del diesel con l'alimentazione elettrica ma si dimentica di evidenziare come viene prodotta. E' noto come il carbone (la Germania ha deciso di bloccare l'utilizzo del carbone a dopo il 2038); l'energia nucleare che l'Italia compra dall'estero (40 Mld il costo) e il gasolio siano le fonti principali. Vi è poi, anche se tale aspetto viene sottovalutato il rilevante problema dello smaltimento delle batterie per l'ambiente. Questo non sembra però sufficiente a contrastare la furia iconoclasta di esperti che si abbatte sui Tir e sulle autovetture. Basta forse domandarsi a chi giova per dare una risposta. Seguire le mode e ricercare il consenso e quello che differenzia uno statista da un capopopolo.

Sul Corriere di questa settimana Milena Gabanelli affronta invece il tema dei ponti dei viadotti e della loro tenuta, evidenziando i rischi che si potrebbero presentare all'improvviso. Naturalmente i ragionamenti della opinionista si basano su ricerche, ritengo, approfondite. Un aspetto non viene affrontato ed è legato a quanto abbia potuto incidere il fatto che da quasi 15 anni i nostri ponti sono sottoposti a stress, causa una interpretazione, "curiosa" del codice della strada che consente l'utilizzo di veicoli eccezionali (3.000 c.a.

sono in circolazione oggi) aventi un peso di 108 tonnellate, senza che vi sia la presenza di un pezzo unico indivisibile che è l'elemento che determina il ricorso a tale automezzo. Cosa determinò tale interpretazione ah, saperlo? Gli operatori del trasporto furono costretti, pena la perdita della commesse, a dotarsi di tali veicoli. Non sono quindi le imprese di trasporto ad essere responsabili, come si era tentato di dimostrare. Il procuratore della Repubblica che conduce l'indagine sul crollo del ponte di Annone ha dovuto constatare, infatti, che l'autoveicolo viaggiava dotato di regolari autorizzazioni in applicazione di una norma. Anche in questo caso occorrerebbe domandarsi se qualcuno ha ottenuto benefici. Chissà se il ministro deciderà di occuparsene per definire la questione delicata, come annunciato da tempo. Nulla facendo consentirà la circolazione sui ponti e viadotti.

Infine in settimana, grazie all'intervento del presidente della Repubblica, è stato cassato un emendamento che alcuni senatori della Lega avevano presentato sui requisiti necessari per dimostrare la rappresentanza ai fini di essere ammessi all'Albo degli autotrasportatori. Abbiamo letto, da una pubblicazione che si occupa di trasporti, che l'emendamento sarebbe stato utile ad una associazione padronale. L'osservazione che ci sentiamo di fare è relativa al valore che i senatori (non sappiamo come la pensi il loro leader) attribuiscono alla rappresentanza e se sono a conoscenza delle conseguenze che un simile emendamento, se approvato, avrebbe determinato. Si sappia che sono interessati quasi cento mila operatori del trasporto su gomma che per esercitare la professione debbono essere iscritti, paganti, all'Albo, oltre che avere la disponibilità degli autoveicoli per esercitare la professione . E questo non è irrilevante.

5 febbraio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Settimane delicate e dense di fatti importanti quelle che stiamo vivendo. Due argomenti su tutti senza ombra di dubbio sono la questione Tav e della Via della Seta. Non sono vicende separate ma connesse tra loro. Se si consente una sorta di "invasione" alla Cina e poi non si rafforza le vie d'uscita dal Paese non è difficile pensare alle conseguenze. I prodotti cinesi resteranno sul mercato italiano e si sostituiranno, anche se non della medesima qualità, (ma costano meno), a quelli nazionali. L'altra ipotesi è che sarà la stessa Cina a premere per la realizzazione della Tav. Non si dimentichi che siamo in presenza di un'azione a tenaglia che prevede "l'invasione" del continente europeo sia dal nord, sia attraverso l'hub cinese del Pireo, che potrebbe rafforzarsi per il possibile collegamento con una linea ferroviaria balcanica, che per i porti liguri, il tutto senza dimenticare l'ipotesi, non poi così remota, di un possibile passaggio al Polo Nord dove i ghiacci si stanno sciogliendo. La Tav è quindi funzionale a questi obiettivi.

Ottenute le vie d'accesso ai mercati europei la Cina sarà libera di scegliere la strada più conveniente. Le pressioni incrementeranno e se, per la superficialità della gran parte dei politici italiani, otterranno anche il controllo delle infrastrutture strategiche, in particolare di alcuni porti, per il "sistema Italia" i tempi saranno ancor più bui.

Opportuna, pertanto e da valutarsi positivamente, l'azione del presidente Mattarella che cerca di mettere rimedio agli errori di prospettiva commessi da chi non sa vedere oltre il proprio naso. Le reazioni fatte filtrare dai rappresentanti degli interessi filo cinesi che lasciano intendere l'intenzione del leader maximo di non sottoscrivere un protocollo annacquato o addirittura di rinviare il tutto, sono la dimostrazione di quanto possano essere reali le preoccupazioni di chi domanda garanzie precise ad un Paese (la Cina) che non ha alcuna remora a sottoscrivere impegni sull'ambiente, sulle regole sociali e sulla libertà dei commerci ma si guarda bene dal darne piena attuazione. I cinesi sono abilissimi a copiare ed a realizzare prodotti che poi ci rivendono ma non certamente pensano di acquistare i nostri.

La via della seta può essere un'opportunità, ma a precise condizioni.

Evitiamo di divenire allora il cavallo di Troia per l'Europa; non colpiamo alle spalle, come già nella seconda guerra mondiale facemmo, Paesi alleati (allora fu la Francia oggi l'intera Europa). Evitiamo di indebolire l'economia continentale illudendoci che così saremo ripagati dal vincitore La Cina, come già fatto, sceglierà in base alle proprie convenienze e non esiterà un attimo ad abbandonare progetti se ne trova di più utili. Oggi costruisce le variabili o se preferite un termine militare gli avanposti.

Dicevamo prima della questione Tav, messa in gioco da un Esecutivo di incompetenti che fanno della teoria della decrescita felice il loro mantra. Legittima scelta ma, a nostro dire, fortemente dannosa per il nostro Paese.

Abbiamo evidenziato più volte come la tratta Torino-Lione sia parte di un corridoio europeo che collega l'ovest dell'Europa con l'Est. Siamo anche in grado di dimostrare come i primi progetti europei escludevano l'Italia dai tracciati dei corridoi Ten e come l'inserimento del nostro Paese sia stato il frutto di un'azione del governo in carica dal 2001 al 2006. Fu il ministro Lunardi ad ottenerne l'inserimento nelle grandi reti di comunicazione immaginate per connettere l'Europa. Le carte geografiche attestano quali erano i progetti e quali furono invece le conclusioni, per noi positive, al termine del secondo semestre 2003 a guida dell'Italia.

Ora corriamo due rischi. Uno di dover rifondere i danni: ai Paesi coinvolti, all'Europa ed quanti hanno fino ad oggi operato (il costo non è irrilevante).Il secondo favorire il rilancio dell'opzione che la Francia sembra aver già presentato (le notizie ci giungono da fonti attendibili europee) di riprendere il progetto originale,

poi accantonato per richiesta italiana, e far passare il corridoio attraverso la Svizzera. Così il teorema della decrescita felice diverrebbe una realtà ma per l'economia nazionale sarebbe un disastro.

Occorre allora dal sapersi guardare, come dice il Vangelo, dai falsi profeti e nel momento della scelta che tra qualche mese si presenterà, invitare i nostri imprenditori ad utilizzare il giusto discernimento. Indietro poi non si potrebbe tornare più!

15 marzo 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

E' possibile che su una vicenda, conclusasi bene grazie al coraggio di due ragazzini ed all'indiscussa abilità dei Carabinieri, si debbano montare strumentalizzazioni politiche di parte? Chi prova surrettiziamente ad introdurre un tema etico sociale come lo Ius soli e chi si attribuisce il merito di aver fatto cambiare idea ad un alleato di Governo, favorisce le condizioni per consentire ai "gazzettieri ed opinionisti" di non perdere l'occasione per redigere articoli fumosi, consentendo di far passare in secondo piano i dati che realmente incidono sulla vita delle imprese e dei cittadini. Che sia una scelta?

Non sto affermando che il tema dello Ius soli sia secondario. Poiché è un tema etico sociale si istituisca una commissione parlamentare paritetica che se ne occupi e formuli una proposta. Ma assistere agli, scontri dialettici, di politici e logori opinionisti diventa stucchevole e veramente ridicolo, soprattutto se si tiene conto della situazione nella quale si trova il Paese, come recentemente segnalato anche da Confindustria.

Perché Amazon sta spopolando? La risposta è semplice. Risponde sempre alle aspettative ed alle domande della clientela, rapidamente. Non si comprende allora perché le forze politiche non si rendano conto che solo dimostrando interesse ai problemi veri della popolazione si può recuperare credibilità e riavvicinare la gente ai valori che fanno crescere una società.

Quanto succede è invece l'immagine di un Esecutivo che non affronta, incidendo come sarebbe necessario, i problemi concreti. Così mentre si dibatte i dati economici peggiorano.

In vent'anni di Europa l'Italia è cresciuta quattro volte in meno della media U.E. ed il tasso di occupazione la vede penultima, a poca distanza dalla Grecia; il PIl reale, fatto 100 l'indice del 1999, pone l'Italia, ultima nell'Europa a 28, con una crescita al 101,2 nel 2018. (il paese penultimo, la Francia, è a 116,8). Questi dati sono stati presentati dall'ufficio studi confederale al recente Forum dell'economia a Cernobbio. Mentre questo succede ci si dilania sul nulla, le forme di Governo a livello territoriale con maggioranze diverse da quella centrale non aiutano a favorire stabilità. Così la demagogia e gli annunci per nascondere la mancanza di azione e concretezza diventano le dominanti nel modo di comunicare.

Al Ministero dei Trasporti ci si occupa delle targhe personalizzate ma non delle modifiche delle norme per i trasporti eccezionali. Ma neppure sulla introduzione di requisiti, da rendere obbligatori, per i conducenti di automezzi che trasportano persone o merci pericolose. Consentire la messa a conoscenza dei dati personali elencati nei casellari giudiziari rendendo obbligatorio l'intervento delle prefetture, produrrebbe la revoca della patente a chi professionalmente conduce mezzi pesanti e non fornisce garanzie di onorabilità. Anche sui rischi che l'economia nazionale corre di essere rallentata a breve si registrano solo poche dichiarazioni generiche, ma nulla muta. Gli ostacoli che frenano la mobilità sulla Autostrada del Brennero, la chiusura annunciata del Bianco per due anni, il senso alternato al traforo del Frejus, l'allungamento dei tempi per la ripresa della linea verso la Francia, vanno affrontati con una forte azione politica da parte del Governo se non si vuole che il Paese perda competitività. Si rafforzano invece le forme di ostilità alla Tav, alla Gronda di Genova, al completamento del corridoio plurimodale Mediterraneo. Ma non si modifica neppure il codice degli appalti, non si emanano misure per rendere funzionali i porti e si esalta invece la Via della Seta che, alla luce della funzionalità del nostro sistema infrastrutturale e dei trasporti, rischia di facilitare solo l'azione aggressiva commerciale della Cina.

Anche nell'autotrasporto vi è chi prova a delegittimare il ruolo di un vice ministro bloccando il decreto di riparto, frutto dell'intesa raggiunta con le associazioni più rappresentative del settore, perchè contestato

da alcune di queste, con il rischio di ritardare (speriamo di non perderle) la messa a disposizione delle risorse.

L'assurdo è che queste richieste produrrebbero il permanere di interventi a pioggia, senza vincolarne il trasferimento all'ammodernamento del parco circolante. Così si beneficiano coloro che magari non pagano le imposte ed inquinano le città. Da un lato si promuove una politica per l'ambiente introducendo divieti sulla circolazione stradale e sulla mobilità urbana, dall'altro si destina denaro dello Stato per veicoli e **motocicli, (avete letto bene anche i motocicli)** con motorizzazione euro zero, penalizzando tutte quelle imprese (artigiane, piccole medie e strutturate) che effettuano investimenti per favorire una crescita sostenibile. Il tutto in profonda contraddizione con gli impegni a tutela dell'ambiente e la lotta alle forme di inquinamento, senza scordare la sicurezza. Nella condizione economica nella quale ci troviamo è il tempo delle scelte equilibrate a dover prevalere. Destinare risorse senza tener conto della crescita ed investimenti è come buttare acqua in uno scolapasta. Occorre favorire chi investe nella sostenibilità senza dimenticare che sono state già introdotte misure, opportunamente decise dal Governo, che intervengono a favore delle imprese di piccola dimensione. Assommare gli aiuti a scapito anche di quelle piccole imprese che intendono investire, significa penalizzare le tante imprese che hanno scelto di crescere. I dati dell'Albo attestano che negli anni 80 la struttura delle imprese iscritte era a dimensione mono veicolare. Sono state le politiche accorte attuate se oggi le imprese sono cresciute tanto che più del 90% hanno in disponibilità quasi nove automezzi.

Se si ritiene opportuno bloccare i processi virtuosi per tutelare operatori che nessuno penalizzare ma invece indurre a crescere vi saranno delle conseguenze. Ma chi ha la responsabilità politica deve riflettere su tali evidenze e scegliere per il bene del Paese e non per un ipotetico consenso.

29 marzo 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

“E l’Italia giocava alle carte e parlava di calcio nei bar e l’Italia rideva e cantava….” Così inizia “La presa del potere” una delle canzoni più profetiche degli anno 70 dell’indimenticabile Giorgio Gaber. Invito chi ne avesse voglia di documentarsi e sentire come l’autore aveva previsto quanto sarebbe successo al nostro Paese.

I fatti che stiamo vivendo sono lì a dimostrare come senza una presa di coscienza da parte di ognuno di noi il futuro rischi di travolgere i sacrifici di tanti imprenditori e soprattutto di non dare speranze ai giovani sul loro futuro.

L’economia non sembra vivere il suo massimo splendore. Ormai tutti i dati attestano quanto la parabola sia discendente per la nostra economia. Mentre questo avviene e la classe politica prova a nascondere la realtà sostenendo che la crisi stia investendo tutti i Paesi europei ma tacendo che mentre altri hanno recuperato i livelli anti 2008, l’Italia non vi sia riuscita e quindi, anche nella crisi, rimane il Paese che cresce di meno e fa registrare i dati peggiori sull’occupazione, soprattutto quella giovanile (basta leggere i dati e le analisi che il Centro studi Confcommercio ha elaborato).

Nel fine settimana a Torino si tornerà in piazza per non dimenticare quanto stia avvenendo, meglio dire non avvenendo, per la Tav. Ancora qualche “gazzettiere di regime” tende a sostenere che tutto sommato anche la Francia sia tentata di bloccare l’opera che in fondo si limita a collegare due città Torino e Lione, tacendo che si tratta invece di un anello essenziale del Corridoio Mediterraneo, deciso dall’Europa. Anche in questo caso si diffonde una sensazione errata. Leggendo le dichiarazioni del Presidente del Senato francese che riferisce quanto stiano proseguendo invece lavori nella parte francese delle gallerie (il direttore giornalista Travaglio forse non deve aver avuto tempo di leggerle) e le ultime dichiarazioni del presidente Macron che evidenzia ancora una volta quanto le indecisioni siano frutto solo di un problema all’interno del Governo italiano, ci si per rende conto della confusione e si comprende da che parte stiano i bugiardi.

Intanto le imprese di trasporto soffrono. Stanno ancora attendendo l’emanazione del decreto che deve assegnare alle officine private, come dispone la legge, la possibilità di effettuare le revisioni agli automezzi pesanti (le imprese sono sempre più in difficoltà? Non ci dicono di mangiare le brioches, come una regina di Francia disse ma ci chiedono di pazientare); i trasporti eccezionali attendono una normativa che risolva dei problemi a dir poco drammatici per l’intero sistema produttivo e trasportistico? Anche in questo caso la risposta è pronta: si attenda che il Parlamento approvi la legge delega sul codice della strada ed il problema si risolverà (campa cavallo); l’Austria ha deciso di aumentare dall’autunno gli ostacoli al trasporto merci, su strada, anche se effettuato con automezzi ecologicamente avanzati? Per noi bastano le dichiarazioni della signora Bulc, Commissaria europea, che però in autunno potrebbe non essere riconfermata. Il dato certo è che le imprese italiane che operano su quella direttrice subiranno le conseguenze del non fare del nostro Governo. Potrei andare avanti ancora per molto (ad esempio sui costi della sicurezza, i tempi di pagamento, la riforma del sistema portuale, le iniziative per fronteggiare la Via della Seta, maggior consapevolezza su una politica ambientale, sempre più legata essenzialmente sulla cultura del divieto, etc.). Su questo aspetto mi soffermo in quanto emerge quanto la coerenza della politica sia ipotetica. Da un lato si introducono dei divieti di ingresso nelle aere urbane per gli automezzi euro 4, presto anche per gli euro 5, il motivo è ridurre l’inquinamento, dall’altro si destinano risorse a chi inquina attraverso automezzi a motorizzazione euro 0, senza avviare un programma che incentivi la sostituzione del parco circolante più obsoleto e quindi più inquinante, oltre che meno sicuro.

Per fortuna all'autotrasporto, grazie al Vice Ministro delegato, è stata mantenuta l'entità dei trasferimenti e sembra che ulteriori risorse vengano ancora reperite in particolare per gli investimenti. Ciò che purtroppo non si coglie è la consapevolezza della necessità di affrontare i temi della logistica e dei trasporti con una logica di insieme non in forma scollegata ad un disegno.

Anche tra alcune rappresentanze sembrano prevalere gli interessi mirati, anziché di carattere generale. E nel far questo si dimentica che la formazione è giusto sia finanziata ma attraverso procedimenti adeguati che impediscano con bandi selettivi le "furbate". Oppure non si riconosce quanto abbia funzionato la scelta che nel 1997 venne effettuata di introdurre le riduzioni compensate sui pedaggi autostradali. (Allora i dati dell'Albo attestavano che ogni impresa aveva la disponibilità di 1,8 autoveicoli mentre oggi, grazie anche a scelte che in modo evidente hanno indotto tante imprese mono veicolari a raggrupparsi, la media è salita ed ha raggiunto quasi i 9 autoveicoli per impresa). Anche per questa misura, un intervento più a favore delle imprese a piccola dimensione che non a quelle strutturate in grado di raggiungere il livello di fatturato necessario per ottenere la riduzione in poche, le normative possono essere rivisitate, legandole all'anzianità dell'automezzo o ad altro requisito. Ma sostenere che questa misura avvantaggi solo le grandi imprese o i consorzi è superficiale o peggio ancora distorce i fatti. Senza voler considerare che introdurre divisioni in modo strumentale su tale aspetto è dannoso per gli operatori.

Intanto il Parlamento europeo ha approvato la mediazione, migliorativa su certi temi rispetto ad oggi, che se approvata dal trilogo (Consiglio, Parlamento e Commissione) fornirà elementi per ostacolare meglio la concorrenza sleale, come previsto nella Road Alleance. Un ringraziamento va a tutti i parlamentari italiani, ma in particolare a quelli della Commissione trasporti (On.li Salini, (F.I) Bizzotto (Lega) e De Monte (Pd). La Fai/Conftrasporto, presente con una delegazione ha vissuto in diretta la votazione della Commissione, non può che evidenziare l'impegno profuso da tutti i parlamentari nazionali.

Proprio per questo al fine di rafforzare una presenza attiva nella ormai prossima competizione elettorale , la Fai/Conftrasporto sarà impegnata a segnalare solo quei candidati che sottoscriveranno un documento vincolante sulle nostre questioni. Il tutto nel rispetto delle idee di ognuno ma senza dimenticare che nella prossima legislatura il tema della sostenibilità, a senso unico, rischia di divenire un "arma impropria" che gli integralisti a prescindere dell'ambientalismo di mestiere, intendono utilizzare contro i trasporti.

5 Aprile 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Sono trascorsi pochi mesi da quando un gruppo di ministri, saltando ed urlando per la gioia, annunciavano dal balcone di Palazzo Chigi che la povertà era stata vinta. Meno male, almeno, che il balcone ha retto. Così come non è trascorso molto tempo da quando sono state rilasciate dichiarazioni sull'anno 2019 , definito "bellissimo" o sul prossimo boom della nostra economia. Come avremmo voluto dare loro ragione! Ma così non è stato.

Non intendiamo certo entrare a piedi giunti nella polemica politica e siamo consapevoli di come la crisi mondiale ricada sulla situazione economica. Nella crescita avuta negli anni trascorsi l'Italia non ha ottenuto i medesimi risultati di altri Paesi, questo è un fatto, ma non è migliorata con le ultime scelte economiche. Ed oggi siamo l'unico Paese avviato a dover fronteggiare una fase di stagnazione. E questa è realtà.

Una riflessione dunque dovrà essere compiuta se diversi organismi europei avevano previsto per tempo la evoluzione negativa a fronte delle scelte contenute nella finanziaria. Come avremmo voluto unirci alla definizione di "gufi" su coloro che avevano fatto queste previsioni economiche! Purtroppo i fatti dicono che avevano ragione gli istituti internazionali e gli economisti che ipotizzavano il peggio.

Ora corriamo il rischio di manovre correttive nelle quali rischiano di essere coinvolti anche i comparti del mondo dei trasporti. Occorrerà pertanto attrezzarsi per affrontare le prossime evoluzioni.

Noi abbiamo avanzato alcune proposte di intervento che mirano a rendere più competitive le imprese nazionali. Superare le pastoie burocratiche; rendere i porti più permeabili e competitivi; rimettere in moto i cantieri per i quali esistono risorse, non irrilevanti, già stanziate, assumere posizioni a difesa della libertà di circolazione, sostenere l'attività delle imprese del sistema marittimo e dei servizi tecnico nautici, superare le criticità del funzionamento delle motorizzazioni; garantire la sicurezza del rispetto delle regole; riordinare il sistema dei trasporti eccezionali; insomma impegnarsi ad attuare interventi che non comportano costi per lo Stato ma rilancino il sistema Paese. Ne esistono, e non pochi, ma il rischio è quello di trovarci di fronte a qualche "tecnico", magari prestigioso, che effettui i soliti tagli lineari. Magari riducendo la compensazione dell' accisa.

Le imprese del mondo dei trasporti soffrono e qualche insofferenza incomincia ad emergere. In alcune zone del Paese le federazioni dell'autotrasporto stanno pensando ad azioni di sensibilizzazione, di fronte al disinteresse di alcuni rappresentanti delle istituzioni del Governo a livello territoriale. Una situazione non facile e complessa che deve essere gestita con oculatezza. Ecco perchè in assoluto deve essere evitato che riesca a prendere piede la voglia di rivincite o di difese, settoriali, anche comprensibili. Mettere a rischio le esperienze di coesione, indispensabili per affrontare i momenti che potrebbero innescare danni irreparabili al tessuto imprenditoriale, sarebbe devastante. Chi si riconosce nelle rappresentanze responsabili confida e chiede compattezza. Non è possibile deludere queste aspettative se si vuole affrontare le nuove sfide. Il che significa anche saper leggere ed interpretare il futuro per trovare adeguati accorgimenti, evitando, il più possibile di lasciare indietro qualcuno.

10 aprile 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Dopo la lunga pausa per le festività pasquali ed i prossimi "ponti", che rallenteranno anche le attività ed il lavoro parlamentare, alla ripresa ci troveremo in piena campagna elettorale per il rinnovo del Parlamento europeo.

Una giornata, il 18 aprile, che non può essere dimenticata per quello che ha voluto significare per il nostro Paese. Proprio in questo giorno e per richiamare alla gente quel momento determinante, ritengo di dover invitare tutti i nostri operatori a non sottovalutare il doveroso impegno di recarsi alle urne il prossimo 26 maggio. Sarebbe un errore dagli esiti immaginabili soprattutto per quanto potrà essere portato avanti nelle sedi comunitarie sulle normative che riguardano il trasporto.

Una politica al limite della ragionevolezza, improntata su una cultura esasperata dell'ambientalismo di facciata, costruita su annunci e decisioni emotive, e che, se attuata, produrrà ancor di più conseguenze devastanti per la nostra attività.

L'ambiente è una esigenza di tutti da preservare. Su questo le imprese operanti nel mondo dei trasporti ne sono ben consce. Ma le misure che vengono assunte, oltre ad essere ingannevoli quanto talvolta inutili, rischiano di affossare non solo l'attività dei trasporti ma anche quella dell'intero sistema produttivo.

Non si deve sottovalutare quanto i paesi emergenti (Cina, India, etc) producono in termini di inquinamento e quanto questo irresponsabile atteggiamento impatti sulla competitività dell'intero sistema economico. Diviene allora irrinunciabile non solo valutare gli eventi climatici, che forse derivano anche da altri fattori, ma dotarsi di una politica che sappia coniugare le esigenze di competitività con il rispetto ambientale.

Invece si punta sulla propaganda utilizzando, per fini non strettamente legati al rispetto ambientale ma più alla comunicazione utile al business, una giovane ragazza e lo stesso Pontefice. L'obiettivo è solo quello di suscitare emozioni e utilizzare l'impatto che talune immagini televisive trasmettono. Anche un disattento, se riflette, comprende come la strumentalizzazione sia funzionale ad altri obiettivi che poco hanno a che vedere con la salute del pianeta.

La campagna a favore dell'energia elettrica, senza domandarsi quale sia la fonte che la produce (non sono certo le pale eoliche) ne è un esempio. L'energia elettrica oggi si genera, in gran parte, attraverso l'energia nucleare, il gasolio o con il carbone. Inoltre farà insorgere il problema dello smaltimento delle batterie che viene fatto passare come un problema relativo, ma con il quale ci si dovrà confrontare. A differenza di altre modalità inquinanti il trasporto stradale, (i dati sono presenti in uno studio del centro di Ispra), partecipa per il 18% all'inquinamento e per le emissioni del particolato. Il trasporto pesante risulta responsabile per il 7%. Questi dati non sono quasi mai evidenziati nel dibattito sul tema dell'inquinamento. I dati resi noti servono solo a produrre una immagine a senso unico per una politica ambientalista che ha probabilmente obiettivi a sfondo economico. Nulla di nuovo. In tempi passati l'emergenza ambientale è stata usata per bocciare l'energia nucleare; è stata riutilizzata con il protocollo trasporti, parte integrale della Convenzione delle Alpi, prodromo a far crescere la contrarietà sulla realizzazione di infrastrutture nel sistema alpino e di adduzione all'arco alpino, penalizzando l'Italia a vantaggio delle economie di altri paesi europei. Oggi viene usata per favorire l'operazione "energia elettrica unica fonte pulita". Balle"!

La questione inquinamento e le misure per combatterlo saranno oggetto di interventi nel Parlamento che uscirà dalle elezioni europee. Non partecipare per gli imprenditori del nostro settore è pertanto errore rischioso che va evitato.

Ecco perché la partecipazione al voto, oltre che rispondere ad un dovere civico, è per gli operatori del mondo dei trasporti determinante.

Conftrasporto/Confcommercio ha elaborato un documento sui principali temi riguardanti l'attività della logistica (la parte sui temi dell'accessibilità è contenuta anche nel documento che Confcommercio ha già approvato) e sarà inoltrato a tutte le forze politiche per ottenerne la condivisione. Da parte nostra, come già fatto in passato, renderemo noto le forze politiche sia i nomi di quei candidati che, condividendole, le sottoscriveranno.

Terremo incontri con gli operatori che aderiscono alle nostre realtà associative e ci impegneremo per far conoscere le nostre opinioni ai cittadini italiani.

Vorrei ricordare a qualche scettico o superficiale la situazione nella quale ci si potrebbe trovare se avesse la meglio la cultura del non fare (infrastrutture sono un esempio)o quella della "decrescita felice", elemento sul quale si fonda la politica di alcune forze politiche. Abbiamo la necessità di rappresentanti capaci e non prevenuti in modo aprioristico ed ideologico. Occorre una classe politica ragionevole disposta al confronto per approfondire ed impegnarsi a favore di un trasporto sostenibile utile ai sistemi produttivi di un Paese come il nostro che deve realizzare i collegamenti ferroviari, stradali, portuali e marittimi. In gioco vi sono temi come l'occupazione, la salute e la nostra economia.

Promettiamo che torneremo sull'argomento e chiediamo riflessione ed impegno. Non indicheremo un solo partito ma quelli che condivideranno le nostre esigenze impegnandosi a sostenerle. Lamentarsi dopo che le urne saranno aperte non servirà più a nulla.

Intanto Buona Pasqua a voi tutti.

18 aprile 2019

IL PUNTO DI Paolo Uggè

Liberiamoci di chi ci vuol danneggiare

Proprio in questi giorni che il Paese celebra le giornate del 25 aprile, (ricorrenza della Liberazione) ed il primo maggio, (festa dei lavoratori), mi sento di lanciare un appello a tutti quegli operatori che sono vessati e talvolta vilipesi dai comportamenti, a dir poco irritanti, di chi dovrebbe, nell'interesse del Paese, occuparsi più seriamente della politica dei trasporti. **Liberiamoci dai falsi profeti!**

Massimo rispetto per coloro (italiani e non) che ci liberarono dal nazifascismo e dei tanti lavoratori che con i loro sacrifici consentono al Paese di crescere e competere. Nessuna intenzione, dunque di mettere sullo stesso piano eventi e ricorrenze.

Convinto tuttavia che la situazione determinata dall'incapacità o disinteresse, da parte di coloro che con l'attività lavorativa poco hanno avuto a che fare abbia raggiunto il limite della tolleranza, ritengo di dover proporre, perché necessaria, una forte presa di coscienza e consapevolezza.

Così proseguendo un fatto diverrà inevitabile: la pazienza rischia di finire. Le imprese vogliono poter competere ed i lavoratori domandano lavoro. Questa esigenza innegabile non è tuttavia compresa da incompetenti arruffoni che complicano la vita di chi intende "lavorare ed intraprendere". Destinare le risorse di tutti a dei nulla facenti, non genera opportunità di occupazione, meglio aiutare chi ne sente veramente bisogno.

Mi limiterò a citare "alcune perle" che vanno di moda in questi tempi a riprova di quanto la situazione si potrà solo aggravare. Non v'è dubbio che Il cambiamento climatico sia un tema ricorrente ma non sono i "maledetti Tir" la principale causa del riscaldamento globale. Questa falsa convinzione, unitamente a quella che individua sempre nei conducenti di mezzi pesanti i responsabili delle morti sulle strade, prende sempre più piede nei media. Niente di più sbagliato ma nonostante le smentite, coloro che creano le opinioni non modificano le loro idee neppure di fronte ai dati scientifici, non certo elaborati da noi. Scuseranno, allora, i teorizzatori dell'evidente riscaldamento del pianeta se, in tutta franchezza, mi sento di credere più al premio Nobel professor Carlo Rubbia, piuttosto che ad una giovane sedicenne che rilascia dichiarazioni, piene di luoghi comuni. Negli ultimi vent'anni, sostiene lo scienziato, il riscaldamento è diminuito, non aumentato. A loro aggiungo le molteplici considerazioni di identico tenore rilasciate sui cambiamenti climatici da esimi professori come Franco Battaglia e Antonino Zichichi, riconosciute dalla comunità scientifica. I due scienziati non si accodano alle tesi sostenute di coloro che osano strumentalizzare la sacra immagine dello stesso Pontefice per sostenere quella che sembra essere probabilmente una campagna utile a qualcuno, ma si limitano a produrre elementi scientifici. Ma perché questi pareri di illustri studiosi sono poco considerati dai media? Che vi sia qualche interesse economico? Ah! saperlo…….

Venendo a disquisire sul coinvolgimento negli incidenti (che non significa sempre colpevoli) dei mezzi pesanti, i dati che sono consultabili da chi vuole approfondire la questione, smentiscono i sostenitori di colpevolezza a prescindere. Riassumendo: per l'inquinamento i "tir" sono accreditati di una percentuale intorno al 7%; e per gli incidenti, dei quali è accertata la responsabilità, questa si colloca a poco più del 6%. Se lo mettano in testa i commentatori che non esitano a diffondere come vere certe panzane.

Ma cosa sta facendo il Ministero dei Trasporti per combattere i luoghi comuni che finiranno , se non smentiti, con il danneggiare non solo un settore ma l'intero sistema economico? Poco o nulla! Gli uffici territoriali del Ministero continuano a non poter effettuare le revisioni (manca ancora il provvedimento che lo renda attuativo); la pubblicazione dei costi della sicurezza non viene attuata (era un impegno previsto nel documento presentato alle Camere ma pare sia contestato dalla committenza); sulle infrastrutture, basta scorrere l'allegato al DEF per rendersi conto di trovarsi di fronte ad un testo ricco di contraddizioni (esemplare quello sulle reti TEN e sulla TAV), e sbilanciato aprioristicamente in direzione della mobilità elettrica, ma senza considerarne i limiti operativi ed ambientali, come evidenziati, non da uffici studi delle federazioni del trasporto su gomma, bensì dalla Agenzia europea dell'Ambiente. Non si tiene poi in alcuna considerazione, o lo si fa in modo marginale, quanto impattino la leva della logistica e l'accessibilità sullo sviluppo per il Paese. E la sicurezza e sviluppo dove finiscono? Più che un documento di programmazione economica il DEF sembra un "Documento di Parole e Favole".

Vogliamo far notare ancora una volta come nei prossimi mesi ci troveremo con il trasporto su gomma che verrà ancor più ostacolato verso est (Tirolo e Brennero); con la linea ligure, purtroppo limitata, dal tragico

incidente del ponte di Genova; il Frejus in manutenzione, quindi la percorrenza è a senso alternato; e in tempi brevi si aggiungerà l'annunciata chiusura per due anni del traforo del Bianco. Invece di agire per predisporre misure idonee a tutelare gli interessi dell'Italia , ci si limita a diffondere comunicati arricchiti da fotografie, con strette di mano con la Commissaria europea ai trasporti che comunica di condividere le preoccupazioni italiane. Ma in questi giorni sempre il ministero chiede pareri sulla "ideona" di introdurre un pedaggio al corridoio del Brennero, ovviamente concertato. Ma è proprio quello che vuole l'Austria ed il Tirolo. **Noi diciamo No!** Naturalmente avanzeremo proposte e forniremo elementi per contrastare questi ostacoli alla circolazione delle merci che deve essere libera e senza ostacoli per i paesi periferici, qual' è l'Italia.

Non trascuro infine di evidenziare come anche per il sistema portuale e di tutto il sistema del mare la funzionalità e la permeabilità dei porti, siano condizioni essenziali per uno sviluppo utile al sistema logistico nazionale per favorire così l'accessibilità ai mercati europei. Ma anche su questo argomento siamo nel campo degli annunci e, per ora, i problemi rimangono irrisolti.

Appare evidente che il tutto appartenga ad una visione che passa sotto il titolo "decrescita felice" alla quale non dobbiamo rassegnarci bensì reagire nei modi democratici che sono consentiti. Abbiamo l'arma del voto che il 26 maggio possiamo utilizzare. Saremmo felici se, riconoscendo le nostre preoccupazioni, anche quelli che sostengono la teoria del "nulla fare" condividessero il nostro documento che verrà sottoposto a tutte le forze politiche, nessuna esclusa. Per questo segnaleremo i partiti che si dichiareranno favorevoli alle nostre proposte e si impegneranno a sostenerle, chiedendo di escludere chi opera per danneggiare l l'attività delle nostre imprese.

Il 26 maggio liberiamoci da quelli che sostengono teorie contrarie agli interessi del Paese recandoci alle urne ed esprimendo un voto consapevole.

26 aprile 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ormai la campagna elettorale, la più distante dai problemi della gente e delle imprese di questi ultimi anni, è entrata nel vivo e corre verso la tappa finale del 26 maggio. Le prese di posizioni alle quali assistiamo sono così stupefacenti che, se non rasentassero la drammaticità (il nostro futuro è in gioco), sarebbero talmente ridicole da far seppellire con una risata i principali attori della sceneggiata che ha diversi protagonisti, anche se non tutti si possono mettere sul medesimo piano ed esistono lodevoli eccezioni

Sembra che i problemi della nostra economia non esistano e se si volesse fare l'elenco dei temi irrisolti nel mondo dei trasporti e della logistica non basterebbe una pagina intera. Eppure il dibattito di queste ultime settimane si è incentrato sulla revoca di un Sottosegretario, sul numero dei parlamentari, sulla cannabis, sui Rom, sulla soppressione del Cnel, etc, etc. Ma la Tav, il Brennero, i collegamenti alpini, la funzionalità dei porti, l'occupazione, in particolare quella giovanile, le norme sugli Ncc, quelle sui trasporti eccezionali date per pronte, (l'ultimo divieto riguarda la Valdastico),la soluzione del problema delle revisioni per i mezzi pesanti, il PIl che non cresce, contrariamente al debito pubblico che invece continua ad aumentare. Insomma un continuo bla, bla, bla che produce solo mancate soluzioni e sempre più il distacco della gente dal mondo delle Istituzioni.

Non è mia abitudine generalizzare e quindi mi sforzerò di concentrarmi sui fatti che ci riguardano.

Intanto, puntuale come il S.Natale al 25 dicembre, in concomitanza con le elezioni arrivano arresti ed avvisi di garanzia a rappresentanti di alcuni partiti politici. Certamente la magistratura deve fare il proprio ruolo ma a lungo andare la coincidenza di azioni eclatanti, effettuate sempre in clima elettorale non aiutano a pensare che non vi sia in alcun modo una coincidenza.

Abbiamo in alcune città i relativi primi cittadini (sotto inchiesta o mi pare rinviati a giudizio) per le quali le dimissioni non sono richieste. Quale sia la diversità rispetto a chi ha ricevuto un avviso di garanzia, (un atto di tutela a favore dell'indagato) trasformato in elemento che ha prodotto le dismissioni dal Governo di un sottosegretario e coloro che sono stati rinviati a giudizio, o comunque sempre indagati che rimangono al loro posto, non si riesce a comprendere. Qualcuno si sofferma su come le città sono governate da quegli amministratori? Non pare. A Roma sarebbero (così riportano i media) stati acquistati automezzi per il trasporto pubblico urbano non aderenti alle normative di sicurezza del lavoro e ambientali pertanto non utilizzabili, e, leggendo i media, l'utilizzo di denaro pubblico non parrebbe rispondere al principio della dovuta oculatezza. A Torino invece, chi risulta sotto indagine per le eventuali responsabilità conseguenti alla gestione della sicurezza per eventi sportivi, (due morti e tanti feriti), o per fatti legati al bilancio della Amministrazione comunale, attende giustamente il pronunciamento dei giudici. Ma intanto i cittadini e le imprese torinesi, grazie all'accondiscendenza del primo cittadino con i movimenti no Tav subiscono tutte le conseguenze di chi amministra la Comunità. I lavori del tunnel di Alta Velocità sono messi a repentaglio e l'economia della Città e dell'intero Piemonte ne soffrono. Due aspetti differenti nella sostanza, non v'è dubbio, ma il costo procurato alle Comunità forse è maggiore. Nessuno di coloro che si indignano del fatto che solo perché due soggetti che sosterrebbero di aver veicolato, sostenendo il costo di un emendamento per altro mai approvato, si ricordi come l'attività del parlamentare sia insindacabile, salvo avere le prove che vi siano comportamenti illegittimi? La magistratura indaghi, giudichi e se riconosciuti in tutta evidenza colpevoli i responsabili ne paghino il fio. Ma la barbarie No! Il resto è cinema! Ci dimentichiamo che in Italia si è riusciti a far dimettere un Presidente del Consiglio per un avviso di garanzia su un fatto giudicato, ma in tempi successivi, inesistente. Una figuraccia mondiale!

Su diversi media si propaganda il decreto sblocca cantieri quasi che finalmente i lavori siano in condizioni di ripartire con benefici per tutti. Pochi ricordano, e chi lo ricorda tace o non viene considerato, che alcuni chiarimenti sono stati richiesti dalla Presidenza della Repubblica sulla presenza del requisito di urgenza. Forse anche a motivo che, per effetto del Dlgs. n. 93 del 2016, la spesa pubblica avviene ormai solo per cassa e non per competenza. Nel rispetto di un tale vincolo è problematico trovare risorse per dare avvio a nuovi investimenti per le infrastrutture annunciate. A settembre il quadro tendenziale di finanza pubblica potrebbe "trovare un po' di cassa" ma poco servirà o niente per le nuove infrastrutture. Il "tesoretto", che verrà contrabbandato per nuova liquidità, sarà invece solo il frutto di spese non erogate e servirà per un altro film. Ma siamo sempre al cinema! Si spera che queste elucubrazioni siano smentite ma, a nostro avviso, riteniamo che siamo di fronte al solito pannicello caldo o ad un altro atto di magia contabile.

Prima di concludere vorrei richiamare la vostra attenzione su un fatto singolare su come vadano le cose in questo nostro Paese. Mi riferisco a quanto dichiarato sul giornale il Fatto quotidiano dal professor Ponti che è il consulente del ministro per la valutazione dei costi benefici. Il professore trova la dichiarazione del Suo ministro Toninelli, che ha annunciato idea di voler realizzare un nuovo collegamento ferroviario tra Catania e Palermo con un costo di 13 miliardi, poco meditata, se non dannosa. Questo iniziativa è aderente con il programma presentato alle Camere dal Ministro Toninelli che si era assunto l'impegno di voler "aumentare gli investimenti sulle tratte ferroviarie regionali".

Secondo il professor Ponti questa linea sarebbe inutile in quanto non utilizzata, perché l'utenza è destinata a diminuire nel tempo e quindi nel rapporto costi/benefici per recuperare i costi ambientali determinati dai lavori di cantiere necessiterebbe un secolo. Ma il professor Ponti lancia un giudizio politico a commento di tale annuncio, domandandosi se non vi sia qualcuno che pensi davvero di far sviluppare il Mezzogiorno con ferrovie costosissime e deserte? Ma addirittura chiedendosi se l'obiettivo del progetto non sia lo sviluppo della Sicilia ma la raccolta voti? Non ci esprimiamo nel merito ma è del tutto evidente che l'esperto non solo contraddice il Suo ministro ma lascia pensare che l'obiettivo sia la raccolta di voti. (accuse di voto di scambio o una diversa valutazione?) Affermare che la situazione, se non fosse tragica, in tutta evidenza, sarebbe ridicola, come dicevo all'inizio è "fattuale", per dirla come Vittorio Feltri, ben imitato da Crozza. Il problema reale è che non siamo al teatro satirico ma alla realtà economica del nostro Paese. I dati sulla nostra economia diffusi dagli uffici comunitari non sembrano essere così entusiasmanti sia per la crescita del Pil, sia per il debito pubblico che per l'occupazione.

Noi abbiamo approvato il documento su quale siano le scelte per i trasporti e la logistica utili al Paese che le forze politiche dovrebbero portare avanti. Predisporremo sul sito una parte dedicata alle elezioni europee del 26 maggio e pubblicheremo le risposte ricevute in modo da fornire a tutti elementi di valutazione per le prossime elezioni alle quali è **indispensabile partecipare informati.**

Intanto segnalo che nella circoscrizione dell'Italia centrale è in lista con il partito dell'on.le Emma Bonino, "Più Europa" la nostra segretaria dell' Umbria Carlotta Caponi. Avere una persona espressione diretta della categoria nel prossimo Parlamento europeo sarebbe una fortuna inaspettata. E Allora? In quella circoscrizione votare la candidata Carlotta Caponi è un investimento. Non esitino, dunque, gli operatori del trasporto e della logistica. Oggi una possibilità ed una opportunità esiste. Non lasciamocela sfuggire.

Alla prossima.

9 maggio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

In Italia il diritto di voto nel 1861 era limitato ai soli cittadini maschi, a partire dal 21esimo anno di età e di elevata condizione sociale. Nel 1881 il diritto fu esteso alla media borghesia.

Sto parlando del voto per "censo" che per anni ha limitato il diritto di scegliere i propri rappresentanti alla gran moltitudine dei cittadini.

In questi giorni si registra un "cambiamento epocale" (del resto il Governo in carica si definisce il Governo del cambiamento) che se andrà avanti interverrà con nuovi limiti a coloro che nelle elezioni democratiche dovrebbero poter scegliere come propri rappresentanti. L'"ideona" è attribuita al leader del Movimento 5 Stelle che vorrebbe evitare a chi possiede patrimoni superiori a dieci milioni di poter essere parlamentare o componente del Governo. A parte ogni considerazione di costituzionalità ed al limite che verrebbe imposto al popolo, quello che emerge subito ed in grande evidenza è l'evidente ritorno al "censo" ma al contrario. (Sarà questo il cambiamento?) La riflessione che occorre subito fare è che una gran parte di imprenditori in possesso di beni patrimoniali che superano la soglia di oltre dieci milioni sarà esclusa dall'essere elettorato che può concorrere ad occupare qualsiasi ruolo di rappresentanza nelle istituzioni del popolo. Secondo me questa geniale trovata verrà presto abbandonata e sparirà dai grandi media. Ma come fidarsi di leader che hanno simili idee?

A noi non è sfuggita e quindi la rendiamo nota agli operatori del mondo del trasporto e della logistica. E' in ogni caso elemento che dovrebbe indurre a riflessione circa la politica della quale è portatrice il leader di 5 Stelle.

Certo che la notizia è così bizzarra da dover indurre ad una attenta riflessione. Né si può seguire il monito di Henri Poincarè che sosteneva che "dubitare o credere a tutto sono due soluzioni egualmente comode che dispensano, l'una come l'altra, dal riflettere". La notizia è raggelante se non sarà smentita in modo solenne. Comunque, se l'ipotesi è stata avanzata e non abbiamo registrato smentite, almeno ad oggi ,non potrebbe che suscitare perplessità sulla "saggezza" di colui che ha dato così evidentemente una testimonianza fulgida di senso democratico. Forse il Paese avrebbe la necessità di veder che i Ministri si occupino maggiormente della questioni pratiche e non di aspetti filosofico-politico, in un momento non particolarmente esaltante per la nostra economia.

In questi giorni, visto il venir meno dell'impegno assunto sulla soluzione dei trasporti eccezionali da parte del Ministro Toninelli, l'Anas ha diramato una circolare che impatterà negativamente sulle attività di coloro che vengono chiamati per i servizi con le betoniere o altro. Comprensibile la prudenza della dirigenza di Anas, ma le imprese pagano le conseguenze perché l'argomento eccezionali non è stato affrontato. Già fatto? NO!

La seconda questione è il rischio della chiusura del traforo del Gran Sasso. La situazione era stata per tempo segnalata al Ministero ma anche in questo caso si è sperato che il fatto si risolvesse da solo e non si è fatto nulla.

Due esempi che dimostrano come dal dire ed all'annunciare chi governa un Paese dovrebbe soprattutto fare. Così però non pare sia e continuiamo ad assistere a comportamenti da "dilettanti allo sbaraglio" che gli operatori pagano.

14 maggio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Eccoci giunti al termine della campagna elettorale nella quale poco si è parlato di Europa o dei problemi della gente e delle imprese ma piuttosto si sono registrate polemiche e insulti reciproci.
Nel mondo del trasporto la Conftrasporto ha scelto di predisporre un documento, inviarlo a tutte le forze politiche, chiedendo a coloro che ne condividevano i contenuti di sottoscriverlo. La medesima richiesta è stata indirizzata anche a dei singoli candidati. Abbiamo ricevuto delle risposte sia dalle forze politiche che da un discreto numero di candidati. Vi chiediamo, nel rispetto delle appartenenze di ognuno, di esprimere la preferenza per loro. L'appello è rivolto alle donne ed agli uomini di impresa ed operatori del mondo del trasporto.
Ho detto prima che ognuno voti per quella forza politica con la quale si rapporta meglio ma esprima anche delle preferenze. Con la medesima schiettezza vi chiedo tuttavia di **non votare per l'unica forza politica che non ha dimostrato la benché minima volontà di rapportarsi con il nostro mondo. Purtroppo è il partito che esprime il Ministro dei trasporti: Il Movimento 5 Stelle. Rispetto la loro scelta anche se non riesco a comprenderla.**
E' necessario, credo, che per i partiti che hanno risposto al nostro invito ognuno compia delle riflessioni ed anche porsi delle domande su come il Pd , il Centro Destra (Forza Italia, Lega e Fdi) e +Europa di Emma Bonino si siano comportati nei confronti delle imprese e degli operatori del trasporto e della logistica. Tutte queste forze politiche hanno espresso, tranne +Europa, un Ministro che nei vari esecutivi si sono occupati di trasporto, logistica ed infrastrutture. Il Ministro Delrio (Pd); Matteoli e Lunardi per il Centro Destra, senza dimenticare in questa legislatura il vice ministro Rixi (Lega) con delega ai trasporti di terra e di mare. Sarà il vostro giudizio a determinare la scelta per chi di questi votare.
Domandatevi come si sono rapportati con i nostri problemi; come hanno operato a tutela degli interessi del nostro mondo a livello nazionale ed internazionale se hanno operato per dotare il paese di infrastrutture o se invece hanno pensato ad altro. Ognuno valuti; si dia la risposta ma soprattutto voti.
Nel sito Conftrasporto trovate le posizioni delle forze politiche che hanno aderito al manifesto e le risposte dei candidati che hanno sottoscritto impegni con noi.
Non abbiamo forzato nessuno ma giustamente cercato di rappresentare, a quelle che ci hanno contattato, i nostri obiettivi.
Tra queste vi è anche la forza politica che fa capo a Emma Bonino che ha voluto dare la possibilità, ma forse meglio chiamarla opportunità, ad una imprenditrice della Fai/Conftrasporto di candidarsi. Carlotta Caponi è in lista per + Europa nella Circoscrizione dell'Italia centrale e solo in quelle regioni potrà essere votata. Se si indica in altre circoscrizioni il voto viene annullato. E' sempre bene precisare le modalità di voto.
Quindi nella Circoscrizione Ovest, Est, Mezzogiorno e Isole invito ognuno a votare per il partito nel quale si riconosce e scelga uno dei candidati che hanno assunto l'impegno con noi. Ricordo che si possono attribuire fino a tre preferenze ma alternando candidati di sesso diverso, questo anche nel caso se ne votino due. È possibile anche esprimere una preferenza per un solo candidato/a o alla lista.
In questa settimana continueremo a raccogliere anche altre adesioni, se perverranno, e nella giornata di venerdì diffonderemo sul sito Conftrasporto l'elenco di coloro che avranno aderito al documento sulla politica dei trasporti, approvato dal comitato esecutivo.
Ritengo che Conftrasporto abbia tenuto un atteggiamento rispettoso delle idee di tutti e realizzato una iniziativa corretta di informazione nell'interesse delle categorie rappresentate.
Non siamo ostili a prescindere nei confronti di alcuno ma riteniamo doveroso e corretto dare conto di chi ha aderito al nostro programma così come di far sapere chi è contrario alla realizzazione di infrastrutture determinanti per la nostra attività. (TAV, Terzo valico, Gronda di Genova, etc).

22 maggio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Domenica 26 non dimentichiamoci dell'appuntamento con la cabina elettorale. E' certamente quella di domenica una delle più importanti elezioni europee degli ultimi anni. Questioni nazionali e di carattere internazionale sono sempre più collegate tra loro. Per questo è necessario, soprattutto per chi opera nel mondo dei trasporti e della logistica, partecipare e votare **solo** per quelle forze politiche e per i candidati che hanno dimostrato attenzione alle nostre posizioni.

Tutela seria e non demagogica dell'ambiente; contrasto al dumping sociale; realizzazione di infrastrutture di collegamento; garanzia della libertà di circolazione per persone e merci; massima considerazione al sistema marittimo e dei porti; regole omogenee europee per contrastare le forme di abusivismo. Sono queste le principali esigenze che chi ha sottoscritto il manifesto Conftrasporto si è impegnato a sostenere, se eletto, nel prossimo Parlamento europeo.

Ovviamente non possiamo evitare di compiere un'analisi che parta da come le diverse forze politiche in questi anni abbiano gestito e soprattutto come immaginino in futuro la politica dei trasporti. Chi ha ostacolato la TAV , o altre opere essenziali o non interviene concretamente con misure ad attuare la Road Alleance, non tutela le imprese italiane. Chi non ha affrontato, come più volte annunciato, la funzionalità delle motorizzazioni; modificato le norme dei trasporti eccezionali, tenendo però conto degli investimenti effettuati da imprese; reso funzionante il sistema del trasporto marittimo e portuale; modificato le norme del noleggio con conducente, mettendo in difficoltà operatori del settore; dato attuazione alle indicazioni dei costi minimi, essenziali per garantire la sicurezza dei cittadini e degli stessi operatori; anche se ha operato per mantenere alcuni interventi economici a favore del settore, non può risentirsi se si riscontrano dei dubbi sulla volontà di voler difendere le nostre imprese nella prossima legislatura con una politica europea adeguata.

L'esempio di queste ore sugli Ncc viene dalle dichiarazioni del Ministro Toninelli che ha scaricato sul suo vice Ministro la responsabilità del danno determinato alle imprese di noleggio. Vogliamo ricordare a tutti che la responsabilità politica di un dicastero è sempre in capo al Ministro. Inoltre il Ministro non poteva certo non sapere della situazione. La stampa e le manifestazioni degli Ncc segnalavano malessere. Quindi doveva per forza di cose sapere della situazione e comunque, se non lo sapeva, i suoi collaboratori non lo hanno mai relazionato? Vista poi le presa di posizione del presidente dell'Autorità on. Antonello Soro sulle norme perché non se ne occupato? La risposta, purtroppo, porta a credere che vi sia stata un non curanza o grave sottovalutazione, se non personale del Ministro, dei suoi collaboratori. Per questo la teoria del non "poteva non sapere" è difficile da sostenere.

Dunque le scelte che siamo chiamati a fare debbono essere ragionate sui fatti, se vogliamo non rischiare di essere penalizzati!

Conftrasporto si è confrontata, tramite la Confederazione, con tutte le principali forze politiche in incontri pubblici. Inoltre ha inoltrato a tutti i partiti le proprie proposte. Ha raccolto le adesioni che sono state fornite, anche da singoli candidati, e li propone in modo che ognuno valuti e scelga, non intromettendosi sulle appartenenze o convinzioni politiche di ognuno, coloro che hanno mostrato di interessarsi alle nostre questioni. Ovviamente noi chiediamo di esprimere il vostro voto sulle forze politiche e sui candidati che hanno condiviso le nostre visioni.

Le forze politiche cha hanno fatto pervenire la loro adesione sono: + Europa di Emma Bonino; Fdi con il video della leader Giorgia Meloni; la Lega, come annunciato dal candidato Campomenosi; Forza Italia con il presidente Berlusconi, come dichiarato nel video dell'on. Bergamini, responsabile dei trasporti.

Singoli candidati hanno fatto pervenire la loro adesione (ricordo che non esiste vincolo di mandato, quindi gli eletti potranno farsi comunque portatori delle nostre richieste, anche se il partito di appartenenza non si esprime).

Spiace dover constatare che il Movimento 5 Stelle abbia scelto di non confrontarsi e neppure risposto alle nostre proposte né come forza politica né come singoli candidati.

Vi chiediamo di votare e far votare queste forze politiche e questi candidati!

Ci consentirete di fare una eccezione, per noi doverosa, segnalando per la Circoscrizione dell'Italia Centrale nella quale è candidata per +Europa di Emma Bonino la nostra imprenditrice Carlotta Caponi. **E' una di noi!**

Per questo vi chiedo di condividere questa eccezione e mobilitarci a Suo favore. La possibilità che venga eletta esiste e per il nostro mondo è un investimento. Quindi nella circoscrizione dell'Italia Centrale vi chiedo di votare e far votare la candidata che proviene dal trasporto e logistica.
E' un'opportunità ed un investimento. Quindi, e questo è un invito generale: **il 26 maggio andate a votare e sostenete le forze politiche ed i candidati che ci permettiamo di indicare, non certo nell' interesse della nostra rappresentanza ma per voi e per le vostre aziende.**
Insomma: ripeto, votate e votate con cognizione ma soprattutto: **non sostenete coloro che hanno scelto di non prendere in considerazione le nostre imprese.**

24 maggio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Non è una bella situazione quella nella quale si trova il Paese . in particolare non può sfuggire come da tempo siamo senza un ministro per i rapporti con l'Unione europea ed ora ci troviamo anche un ministero che, a dispetto della comprensione della nostra classe politica è decisivo per la competitività di un Paese come i trasporti, senza un vice ministro Rixi, ed un sottosegretario Siri.

Chi li sostituirà? Quali cambiamenti avverranno? E se avverranno toccheranno anche il titolare del dicastero Toninelli? Alcune agenzie lo ipotizzano. Domande che dovrebbero trovare rapidamente delle risposte per il bene della nostra economia.

Abbiamo argomenti che non possono attendere tempi lunghi per individuare risposte. Terzo valico, e TAV, anello del corridoio mediterraneo (il che significa che coinvolge le province di Brescia, Verona e Venezia), iniziative a difesa della libera circolazione delle merci e contro il dumping sociale, la necessaria ripresa di una politica portuale e marittima che deve essere affrontata in tempi rapidi. Insomma una visione politica della politica dei trasporti.

In relazione al fatto che difficilmente all'Italia verrà affidato un commissario che tratti di aspetti legati alle decisioni economico-monetarie. Perché non chiedere che il dicastero dei trasporti sia affidato al Paese che più di altri dipende dalle infrastrutture, dalla funzionalità e capacità di accoglienza dei porti, dalla necessità di connettività con il resto d'Europa per poter meglio affrontare sia il tema dell'attraversamento dell'arco alpino che quello ambientale, utilizzato troppo spesso per ostacolare i collegamenti con il mercati centrali dell'Europa? Se ne avvantaggerebbe l'intera economia europea.

Sulle infrastrutture sentiamo parlare di sblocca cantieri ma non teniamo conto di quanto sia modificata la contabilità pubblica. Questa è passata da dalla competenza alla cassa. Il rischio che corriamo è di trovarsi in autunno a non avere la cassa disponibile per sostenere il costo delle opere.

Non si perda tempo allora! Ciò che necessita è un Esecutivo che governi. Finisca questo gioco al massacro politico che è sotto gli occhi di tutti e si creino le condizioni per liberare l'economia italiana che non può avere prospettive di crescita se continuamente e talvolta in modo pretestuoso, rallentata ed addirittura bloccata da aspetti ideologici.

Credo che ai componenti del governo Siti e Rixi sia stata applicata una norma demenziale (nei confronti di altri così non è stato). Giustamente i due politici hanno deciso di tenere i toni bassi, pur evidenziando la natura pregiudiziale delle loro esclusioni. La decisione del vice ministro Rixi, da ultimo, dimostra poi quanto sia profonda la caratura dell'Uomo di governo che ha deciso di dimettersi per non danneggiare se' stesso ma soprattutto il Paese. Ad alcuni sindaci di città importanti è stato riservato un diverso trattamento.

Ora però si deve uscire dal guado e certe prese di posizione di retroguardia ideologica assunte da esponenti di un partito di governo debbono cessare. Il riconfermato leader intervenga con determinazione e ponga fine a questo starnazzare che finisce con il danneggiare tutti. Si recuperino le risorse su misure che si vede tranquillamente non stanno funzionando e si punti su una politica che produca crescita concreta per le nostre imprese. Per questo è necessario un governo che recuperi armonia e abbia una visione del Paese. Ma se così non sarà la scelta può essere solo quella di ridare la parola a chi in democrazia detiene il potere assoluto. Il Popolo. L'importante è fare presto!

31 maggio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

C'è forse qualcuno che si illude che il nostro Paese dalla spartizione delle poltrone europee potrà ottenere un'assegnazione di prestigio? Addirittura auspicare un ruolo a livello economico finanziario? Siamo sempre speranzosi e non potremmo che augurarcelo ma lo riteniamo molto improbabile.

Il nostro Paese è all'opposizione rispetto alla maggioranza che si formerà nel prossimo Parlamento Europeo ed i partiti che sono in maggioranza in Europa sono all'opposizione in Italia. Illudersi e tentare fino in fondo di ottenere un commissario europeo di prestigio è comprensibile ma credo irrealizzabile.

Esiste una posizione che il nostro Paese potrebbe ricoprire andando ad occupare un ruolo che se ottenuto , potrebbe avere anche ricadute di natura economica? Secondo me sì. Quello dei trasporti.

I concorrenti a tale posizione potrebbero essere i paesi da poco entrati nell'Europa ma sarebbe per noi e per i paesi storici un rischio da evitare. È evidente che sulle norme sociali sulla sicurezza la loro posizione sarebbe quella di mantenere il più a lungo possibile le condizioni di dumping sociale.

Poiché non esiste dubbio che per un Paese come il nostro che congiunge, attraverso il mar Mediterraneo l'Europa all'Africa e che avrà un ruolo determinante nell'ipotesi della realizzazione della "via della Seta", prima di considerare il ruolo di Commissario ai trasporti ed alle infrastrutture, marginale forse si potrebbe compiere qualche riflessione.

Non solo il tema dell'infrastrutturazione del Paese e tra questi l'attraversamento dell'arco alpino ma lo stesso sistema della portualità potrebbe avere ricadute interessanti e trasformarsi in grandi opportunità per la nostra economia.

Certamente non mi illudo che questa ipotesi sia considerata con particolare e dovuta attenzione da parte di chi pensa di poter dettare leggi negli organismi europei e quindi la considererà minimale. Spero, tuttavia vi siano leader di partito che possano riflettere su un ruolo che invece potrebbe divenire un forte elemento di sviluppo.

Con un commissario italiano che si occupi di trasporto potrebbero anche essere trovate le soluzioni tese a realizzare un'area sempre più omogenea europea che darebbe più competitività all'economia comunitaria, sempre più chiamata a fronteggiare i grandi colossi come Stati Uniti , Cina e India ai quali potrebbe presto aggiungersi un competitore aggressivo come l'Africa.

Molto probabilmente questa ipotesi farà storcere il naso a chi pensa che il nostro Paese merita di occupare posizioni più rilevanti. Ma la realtà, piaccia o meno, è che la nostra posizione non ci consente oggi di poter alzare i toni. Forse puntando ad un ruolo, considerato a torto, poco rilevante potremmo avere la possibilità di ottenerlo. Certo occorre crederci, impegnarsi con umiltà ed avere presente il vecchio adagio che talvolta chi troppo vuole nulla stringe.

14 giugno 2019

Il Punto di Paolo Uggè

Una nuova settimana all'insegna della politica politicante e dei "giornaloni" che seguono solo le questioni che consentono loro di sparare titoli ad effetto. Ora la categoria di turno, oltre ai soliti politici, più che altro quelli di Governo, è quella dei magistrati. Dove siano le novità non è dato sapere anche perché gli episodi di mala giustizia, come quelli invece eccellenti, sono sempre esistiti. Sarebbe sufficiente che gli italiani ricordassero come sono finite molte indagini per scoprire come persone accusate e tenute in carcere per lungo tempo, siano poi state assolte per non aver commesso il fatto o perché lo stesso non sussista. Che ci volete fare? Gli errori dei giudici, in buona fede, sono simili a quelli dei medici. Si sono sempre verificati e sempre vi saranno.

Intanto l'Italia e gli italiani sono sotto stress in quanto non sanno quali saranno le decisioni sull'economia che la Commissione europea prenderà sulla finanziaria. Le tasse davvero scenderanno o in realtà si paleserà quello che Tommasi di Lampedusa sosteneva: bisogna che tutto cambi perché non cambi nulla"? Il vice Ministro si dimetterà veramente se le tasse non diminuiranno e quindi salterà l'Esecutivo? Staremo a vedere. Intanto troppo spesso si alimentano tematiche poco rilevanti, magari utilizzate per montare delle inchieste a comando, solo perché utili a qualcuno o a qualcosa.

Per fare un esempio concreto prendiamo il tema dei mutamenti climatici e dell'inquinamento. Ebbene in questa settimana Confcommercio/Conftrasporto ha affrontato con esperti ed analisi questo appassionante argomento. Non v' è dubbio che vi sia un "aria" tendente a drammatizzare alcuni eventi climatici innegabili tendendo a mettere in evidenza alcuni aspetti che poco hanno a che vedere con la salute della gente o con il rispetto dell'ambiente. Gratta, gratta si trovano sempre e comunque scopi che mirano più al business che viene nella generalità dei casi contrabbandato con altro. Nulla di nuovo ma cose già vissute in altri tempi. Come quando si è sostenuto che le autovetture a benzina erano fortemente impattanti per la salute e dovevano essere in fretta sostituite con quella alimentate a diesel, oggi si sostiene il contrario. (Un dato emerso dimostra la tesi, ed è inoppugnabile, che diminuiscono le vetture diesel e aumenta la Co2). Ma non si sostiene che la Co2 deve essere abbattuta? Nel frattempo si sponsorizzano anche le vetture che vengono alimentate elettricamente, sostenendo che le emissioni sarebbero ad impatto zero. Tesi superficiale. Se si considera tutto il ciclo di produzione si scopre che l'impatto zero non esiste se si tiene conto, e lo si deve, come si crea l'energia elettrica. Non sono certo le pale eoliche bensì il carbone, o il gasolio a generarla. Esiste un tema relativo allo smaltimento delle batterie. Appare in tutta evidenza, dunque, che si tratta probabilmente di una operazione con interessi economici evidenti. Così come fu la campagna contro il nucleare che oggi la gran parte della gente non ricorda o non conosce ma che costa al Paese 40 MLd di euro ogni anno. La storia si ripete sempre.

Le agenzie di stampa hanno ripreso abbondantemente gli argomenti trattati nel convegno Confcommercio ma nessun "giornalone" ha pensato bene di riprenderli. Forse non essendovi l'elemento di attrazione per la pubblica opinione sul quale dilungarsi in dissertazioni, i "gretini di complemento" hanno preferito ignorare le risultanze emerse nel convegno e scelto di non approfondire. Affrontare queste problematiche significa dover studiare i fenomeni e magari correre il rischio di annoiare i lettori rimasti. Quindi meglio non dare spazio ai ragionamenti tecnici che hanno dimostrato come sui temi dell'ambiente non possa esistere la "pallottola d'argento" che risolva alla radice problemi complessi ma sia invece necessario un insieme di soluzioni. La strada di giocare con le emozioni è la più semplice, facile e non richiede grande esigenza di analisi.

Questo modo di fare informazione è ormai divenuto usuale ma così non si fa crescere la conoscenza su fatti importanti e si seguono solo le mode o altro.

Noi continueremo ad approfondire questi temi e ne parleremo anche al Forum internazionale di Cernobbio che terremo ad ottobre (i temi ambientali saranno oggetto di un apposito panel) in quanto siamo convinti che solo attraverso le "operazioni verità" si possono evitare il formarsi di idee strampalate nella gente e nel contempo danneggiare i nostri imprenditori.

Intanto mentre i nostri uomini di governo litigano e si scannano su questioni di potere, in Europa stanno definendo le posizioni di rilievo della prossima Commissione. Personalmente ho lanciato l'idea che il nostro Paese richiedesse il Commissario ai trasporti e lo voglio ribadire. Il trasporto per l'Italia è di grande impatto. E' facile intuire che non ci attribuiranno posizioni di rilievo a livello economico. Visto che il governo è nei fatti all'opposizione, il rischio pare evidente. È innegabile tuttavia come per un Paese come il nostro il tema dei trasporti possa essere comunque un'opportunità di sviluppo anche per l'intera Europa. Ma siamo certi che coloro che detengono la leadership dei diversi partiti abbia tra i propri obiettivi quello di operare per ottenere ciò che realmente potrebbe essere utile al Paese? Sembra che interessi più apparire, lanciando slogan e continuare a far credere che così facendo si risolvano i problemi della gente e delle imprese. Così non è!

Intanto le infrastrutture sono ferme, il Ponte di Genova, il terzo valico, la Tav, le motorizzazioni, i trasporti eccezionali, l'introduzione dei divieti ai mezzi pesanti obbligati ad le Alpi, la funzionalità di tutto il sistema portuale, il dumping sociale, l'Alitalia, le fabbriche che chiudono .Si disserta sul salario minimo, si interviene sul tema delle convenzioni marittime ed autostradali con dichiarazioni superficiali, ma le soluzioni su temi concreti chissà, se e quando arriveranno, vista la scarsa dedizione ad occuparsene.

Intanto però sui giornali si pubblicano le immagini del presidente del Consiglio che, sorridente, prepara la pizza. Forse si sta predisponendo ad una nuova professione? Non è bello?

21 giugno 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Queste ultime giornate hanno riproposto tre questioni che vorrei considerare per rilanciarle e richiamare l'attenzione su come talvolta, a distanza di tempo, vengano rivalutate ipotesi delineate che incontrarono perplessità e contrarietà.

Iniziando dalla più lontana nel tempo mi sovvengono i dibattiti su chi era favorevole al Protocollo trasporti, parte della Convenzione delle Alpi e chi invece sosteneva il diritto che ogni paese potesse, anche nelle zone di adduzione all'arco alpino purché all'interno del proprio territorio, decidere di realizzare le infrastrutture necessarie per il proprio sviluppo.

La Convenzione delle Alpi venne immaginata e sottoscritta da sei Stati che sono a ridosso dell'arco alpino. Qualche "Gretino" della prima ora pensò bene di prevedere che per realizzare infrastrutture sia all'interno dell'area alpina che di adduzione alla stessa, si dovesse ottenere l'autorizzazione preventiva di una Commissione ad Hoc istituita, che delibera con la maggioranza dei due terzi. Poiché cinque Stati si trovano a Nord delle Alpi ed uno solo a Sud, l'Italia, questa si troverà sempre in condizione di minoranza. L'idea condivisa dal governo in carica dal 1996 al 2001 di fatto avrebbe limitato l'Italia nella realizzazione di opere, anche se ritenute utili e necessarie, introducendo una espropriazione della sovranità nazionale.

Per anni mi sono battuto e per più di dieci sono riuscito ad impedirne la ratifica ma poi, pur se nel testo è inserita una formulazione che consente la possibilità, (e non è poco) quando l'opera è ritenuta di interesse vitale per la nostra economia, e purché sempre all'interno del territorio nazionale di poter derogare, il protocollo trasporti è stato ratificato. Oggi ne subiamo le conseguenze. La teoria della "decrescita felice" o se si preferisce del non fare, sta avanzando a grandi passi. Le parole d'ordine sono la "crescita sostenibile", sinonimo di "decrescita felice". Il risultato è la "paralisi permanente". Forse cominciamo a comprendere a coloro ai quali ci siamo messi nelle mani.

Comunque oggi qualcuno, questa è la notizia, chiede di rivedere il Protocollo trasporti delle Alpi e la presa di posizione, anche se tardiva, ripaga i fragorosi silenzi delle rappresentanze di riferimento che allora si guardarono bene di contrastare "l'ideona" del principe di turno. Purtroppo, temo, sia troppo tardi!

Il secondo evento è più vicino ai giorni nostri ed è relativo all'evidente tentativo di penalizzare il diesel che dovrebbe essere sostituto dall'energia elettrica. Questa a detta dei "gretini di complemento" sarebbe una fonte per nulla inquinante. Ovviamente come l'energia elettrica viene prodotta non conta; così come non si considera quanto producano in termini di polveri sottili ed i residui delle pastiglie dei freni. Infine quanto si dovrà investire per realizzare aree di rifornimento. Nel frattempo si genera incertezza ed i nuovi euro 6, motori meno inquinanti , vengono penalizzati e con essi l'intera filiera. Conftrasporto lavora da tempo per fornire un quadro fondato su dati tecnici e non su emozioni. Lo ha fatto nella scorsa settimana e lo riprenderà al Forum di Cernobbio di ottobre. Oggi il presidente dell'Aci su Libero aggiunge considerazioni interessanti sull'argomento. Al momento la politica tace! Spero di sbagliarmi ma temo di rivivere il tentativo che portò a bocciare con un referendum, il nucleare, costruito sulle paure e non su dati tecnici. Oggi l'interesse infatti sembra dirigersi verso l'energia elettrica.

Il terzo argomento è legato allo sviluppo della logistica. In un recente convegno ho sentito ipotizzare la necessità di prevedere l'istituzione del contratto di logistica, ora non previsto dal codice civile. Dal 2008 è depositata la proposta di legge che lo istituisce. Certamente perfettibile e modificabile. Anche per tale aspetto, così come per il protocollo trasporti, non è gratificante dover constatare come esista nella nostra classe dirigente l'abitudine di criticare ed etichettare ogni proposta che si ponga l'obiettivo di generare le condizioni di cambiamento, a prescindere. Scoprire anni dopo che non erano poi così fuori luogo certe intuizioni può dare soddisfazione a chi ne era il proponente ma solleva perplessità e dubbi a chi vorrebbe che la classe dirigente, soprattutto delle associazioni, potesse prevedere per tempo le evoluzioni.

Mi viene alla mente una battuta di Sir Winston Churchill che diceva "niente di più emozionante nella vita è di vedersi sparare addosso e non essere colpiti". Assicuro che la medesima sensazione si prova quando si scopre che alcune idee , avversate anni fa, oggi sono ritenute innovative.

24 giugno 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Leggendo quotidianamente giornali, agenzie di stampa ed ascoltando radio e telegiornali mi viene sempre più alla mente, in questi giorni, quella canzone di Adriano Celentano (il mondo in mi settima) che affermava a proposito del mondo : Sì siamo stati noi a rovinare questo capolavoro sospeso nel cielo…..). Ebbene oggi in Italia sembra ci sia la voglia, in particolare di chi fa opinione, per raggiungere questo brillante risultato. La strada è semplice basta non rispettare le regole e le leggi ed il risultato è bello che pronto. In poche parole ci stiamo avviando verso il caos dove nessuno rispetta i ruoli ed ha il coraggio di assumersi le responsabilità che competono ad ognuno.

Andiamo con ordine e vediamo alcuni di questi esempi che ci riguardano da vicino. In questi giorni, nei quali si parla di incremento da parte dell'Europa del finanziamento per la Tav ecco che una rappresentante del Governo che spara la "cazzata" sostenendo che si può fare una Tav più leggera. Ma cosa vuol dire Tav più leggera? lo vuole in modo comprensibile spiegare? Qualche "scribacchino" ha pensato di chiedere a questa statista del pensiero, che l'intero mondo ci invidia, di illustrare la propria intuizione? Assolutamente no in quanto ciò che conta è lanciare sui media la notizia. Cosi aumenta la confusione? Embè? A questa tuttologa non poteva che seguire la riflessione, sempre a proposito della Tav, del ministro della partita che ipotizza come tanto si possa ancora bloccare tutto. Un bel modo per costruire le certezze delle quali il Paese ha la necessità. Nel frattempo "il nostro" sta pensando di trovare un argomento ulteriore con il quale apparire. Le decisioni recenti del governo del Tirolo, che ha scelto di attribuire al principio di libera circolazione una propria libera interpretazione, è l'occasione. Un fatto nuovo? Sono mesi che Conftrasporto ha assunto posizioni precise chiedendo non l'invio di lettere, che se stampate su carta morbida almeno a qualcosa servirebbero, ma iniziative che introducano il sovra pedaggio per coloro che entrano in Italia. Norma illegittima ma che avrebbe smosso, certamente più di una lettera, gli eurocrati comunitari. Naturalmente lo scopo di apparire è raggiunto e se gli utenti della strada ne subiranno le conseguenze; le merci dei ritardi nelle consegne e i valori dell'inquinamento cresceranno, chi se ne importa?

A Taranto, zona che ha subito per anni le conseguenze della produzione in termini di impatto ambientale, (in quei tempi era una impresa pubblica ad inquinare e quindi tutto bene), dopo che si era giunti al rischio della chiusura della stabilimento è stata trovata una intesa con un operatore mondiale. Venne stipulato un accordo che evitasse al nuovo investitore responsabilità su cause non dipendenti da proprie mancanze. Ma il Governo improvvisamente cambia le carte in tavola e prova a scaricare sull'investitore le responsabilità di natura penale. Credo che se l'imprenditore si sentisse preso in giro e si comportasse come a suo tempo un altro operatore di livello mondiale (Evergreen) fece per il porto di Taranto, i nostri governanti si troveranno invitati ad effettuare un viaggio di "sesso e turismo". (modo di dire del quale si comprende ben il senso).

Un risultato sarà però ottenuto e renderà felici i sostenitori del reddito di cittadinanza che hanno trovato così la strada per aumentare le richieste dei senza lavoro.

Una giovane comandante di una nave, che batte bandiera olandese ma che opera per conto di una Onlus di nazionalità tedesca, ha deciso che le leggi non valgano e quindi ha forzato il blocco decretato da uno Stato sovrano, apprestandosi così a far crescere la strumentalizzazione le sofferenze di uomini, donne e bambini pure di raggiungere un obiettivo che poco ha a che vedere con la solidarietà. Le leggi e le regole per Lei non valgono? La condivisione di altri stati parte della Unione europea in nome della salvaguardia dei diritti dei più deboli non si manifesta? Per questi "signori" il vero obiettivo è (e qui l'intervento pronto dei mestatori politici è subito pronto) che si generino problemi ad un governo considerato nemico.

Esiste poi un ultimo tentativo in atto ed è quello di determinare problemi a chi ha in essere convenzioni per la gestione delle Autostrade o per i collegamenti marittimi. Dichiarazioni a iosa, minacce di disdetta, azioni di natura legale. Questo porterà investitori privati? O aiuterà le imprese nazionali che hanno la necessità di collegamenti funzionanti? No! Ma il vero scopo è sempre quello della "decrescita felice" che può essere raggiunta anche bloccando opere o generando condizioni che mettono fuori gioco il nostro sistema Paese. Missione compiuta.

Vi esimo il ricordo delle disfunzioni delle motorizzazioni e delle relative revisioni, sui trasporti eccezionali, il dunping sociale, i tempi di pagamento, i costi della sicurezza, la funzionalità e permeabilità dei porti, la libertà di circolazione, e tanto altro rimasto appeso e mai risolto. Affrontare le questioni delle imprese e della gente non sembrano interessare molto.

"Noi siamo nati in un dolce Paese dove chi sbaglia non paga le spese, dove chi grida più forte ha ragione", cosi cantava Sergio Endrigo. Tutto questo lo stiamo consentendo noi che anziché decidere di occuparsi del futuro nostro e dei nostri figli non esitiamo a farci convincere dai "gretini" di turno che il cambiamento del clima è la nostra più grande preoccupazione e quindi anziché affrontare un tema così delicato affidandoci a scienziati, preferiamo sostenere le campagne utili ovviamente a sostenere nuove esperienze come se fossero la panacea di tutti i mali e lasciamo spazio ad imbonitori e quant'altro.

Perché esporci o assumere posizioni, che può essere rischioso, tiriamo a campà!

Purtroppo questo modo di agire sembra coinvolgere anche il mondo politico che nelle sue massime espressioni avrebbe il compito di assumere decisioni utili al Paese. Anche in questa esigenza tuttavia sembrano prevalere più i calcoli legati al proprio tornaconto elettorale e non al bene generale. Sono questi esempi che allontanano sempre più la gente dalla politica che ritiene questi modi comportamentali una solenne presa in giro!

28 giugno 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Elezioni europee alle spalle, anche se restano da definire i commissari. Conftrasporto ha avanzato una ipotesi a tutela dell'economia nazionale ma i nostri partiti molto probabilmente otterranno il Commercio internazionale, o magari della Concorrenza. L'aspetto importante è che non si ripeta quanto avvenuto nella passata legislatura nella quale il nostro ruolo Paese è risultato marginale. Peccato non essere riusciti a far comprendere quanto sia funzionale per l'economia italiana la funzione dei trasporti e logistica. Noi fino all'ultimo continueremo a sensibilizzare tutti coloro che possono avere un peso nella decisione, anche se difficilmente non raggiungeremo il risultato auspicato.

In questi giorni abbiamo presentato le nostre ragioni, su tale aspetto, anche a Palazzo Chigi in un incontro con il Consigliere diplomatico del presidente Conte, al quale abbiamo in modo particolare evidenziato quanto la questione alpina e la politica austriaca, in particolare, rischiano di danneggiare ulteriormente l'intera economia.

In proposito abbiamo assunto anche una posizione comune con Holger Loesch, rappresentante della federazione delle Industrie tedesche, in risposta alle affermazioni rilasciate dalla Commissario Violeta Bulc che sulla politica dei divieti ha espresso valutazioni non consone, a nostro avviso, a trovare una soluzione rapida al problema Brennero.

Il comunicato stampa e la lettera recante la posizione della Commissaria inoltrata ai ministri dei due Paesi (Italia e Germania)sono pubblicate sul sito Conftrasporto.

Con questi traccheggiamenti si rischia di non risolvere nulla ed a pagarne le conseguenze saranno le nostre imprese.

L'argomento è stato oggetto anche di un intervento effettuato negli organismi di Confcommercio che era riunito a Roma per deliberare su alcune modifiche statutarie e procedere alla nomina di un consigliere per il settore trasporti. All'unanimità è stato votato Luigi Merlo, presidente di Federlogistica. Il nuovo statuto, tra le altre modifiche ha introdotto un principio importante prevedendo che negli organismi che guideranno la confederazione, Consiglio e Giunta, sia prevista la presenza di quattro settori tra i quali è stato inserito il trasporto e la logistica. Una concretizzazione di come la rappresentanza confederale si stia sempre più, in modo evidente, aprendo verso altri settori dei servizi.

Un esempio di come la rappresentanza delle realtà associative si stia consolidando la si potrà verificare già nella prossima settimana con l'assemblea di Assarmatori, che nella Conftrasporto rappresenta il mondo dell'armamento marittimo, alla quale saranno presenti imprenditori e rappresentanti del governo e delle forze politiche.

Ora che il Governo ha avviato una sorta di mini rimpasto con la nomina dei nuovi ministri della famiglia e dei rapporti con le politiche comunitarie speriamo che si definiscano anche le sostituzioni del vice ministro Rixi e del sottosegretario Siri che hanno lasciato i loro incarichi da alcuni mesi. In particolare il vice ministro Rixi aveva le deleghe sia sul trasporto terrestre che di quello marittimo. Entrambi con problemi delicati da dover affrontare.

Le tante questioni aperte dovrebbero indurre il governo a riprendere i confronti con le rappresentanze dei settori trasporti che sono di fatto scomparse.

12 luglio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Sta trovando consensi la proposta che Conftrasporto ha lanciato alle forze politiche di richiedere, come Italia, il Commissario europeo i trasporti.

Come pubblicato sul sito Conftrasporto esponenti di rilievo della Lega, la parlamentare europea on.le Mara Bizzotto, la deputata italiana di Forza Italia Deborah Bergamini hanno condiviso la logica politica della nostra iniziativa. Un sostegno importante è giunto anche da Enrico Letta, presente alla assemblea di Assoarmatori. L'ex premier italiano, nel Suo intervento, ha addirittura sostenuto che, se interpellato, non avrebbe esitato a consigliare il presidente Conte di coinvolgere i leaders del Pd e di Forza Italia, partiti appartenenti alla maggioranza europea, perchè richiedano la nomina del commissario ai trasporti per il nostro Paese. Evidentemente l'iniziativa di Conftrasporto, unica rappresentanza che si è attivata sul tema, non è così peregrina. Non so se avrà successo o meno. Con gli attuali leaders politici purtroppo in gran parte protesi a praticare la "politica politicante" fondata sulle chiacchiere e sui pettegolezzi da bar ma non ad approfondire le questioni che interessano il Paese, la speranza è tenue. Speriamo di non ritrovarci con un'altra Mogherini.

I segnali che cogliamo non inducono ad aspettative rosee. E' tornata la guerra attraverso le dichiarazioni sui media; gli interventi della magistratura conseguentemente ai fatti riportati sono tornati di attualità come le dichiarazioni dei diversi, leaders, per fortuna non tutti, sembrano tendere solo ad acuire le incomprensioni. Vedere il presidente del Consiglio che in modo palese si differenzia da un Suo vice premier o ministri che litigano pubblicamente non è edificante.

Nel frattempo l'Italia, la Gente e le Imprese pagano il conto di questo modo, ottuso, di rappresentare il Popolo. La sensazione che emerge è che si voglia distruggere senza costruire. La scelta del salario minimo; la chiusura del Cnel; la riduzione dei parlamentari senza modificare le modalità del sistema elettorale che attribuirà più potere ai nominati, sono segni del decadimento politico generale. Se poi osserviamo la crisi dell'Ilva, innescata da evidente incompetenze o volontà di distruggere, magari per soddisfare interessi di gruppi finanziari non italiani; oppure la vicenda Alitalia che dopo le accuse forti rivolte ad una famiglia di imprenditori, additati senza prove, da esponenti dell'Esecutivo come un esempio di un capitalismo bieco e insensibile ai problemi della gente, vede un vice presidente del Consiglio rimangiarsi tutto ed esprimere un gradimento per la possibile partecipazione nell'azionariato della nuova società; (il denaro o è sempre sterco del diavolo o non lo è mai), non si può che restare basiti e desolati. Altrettanto preoccupante gli annunci sulla accessibilità in Italia e sulla connettività all'Europa che non si limitano alla Tav o alla gronda di Genova, per la quale il ministro dei trasporti in questi giorni ha decretato la sospensione, ma l'insistenza a non comprendere che l'applicazione del principio cardine europeo della libera circolazione da favorire per i paesi periferici può realizzarsi solo attraverso le necessarie infrastrutture. Tutto questo è inaudito anche perché sono segnali che destano nelle persone ragionevoli e negli imprenditori incertezze.

Quello che traspare sono i contorni di un disegno che, come avvenuto nel passato, punta a indirizzare verso scenari oscuri per la quasi totalità degli italiani. Le evoluzioni politico economico sociali che si intravvedono non possono che far pensare ad una sottrazione della sovranità che appartiene al Popolo.

Nei giorni scorsi un articolo apparso sul quotidiano il Sole xxiv Ore ha affrontato con dovizia di particolari e dati tecnici la questione della "guerra insensata" ai motori diesel. Si da per scontato che questa fonte energetica sia la più inquinante e si creano i presupposti per favorirne altre con il rischio di ripetere quanto già successo negli anni passati quando si utilizzò la paura per evitare il ricorso al nucleare nel nostro Paese.

Il risultato si è subito palesato. Mettere in difficoltà le case costruttrici, i lavoratori e tutto l'indotto non aiuta la crescita . La tattica è sempre identica. I cambiamenti climatici sono il grimaldello. Ritengo che questo sia un problema epocale, legato alle ere (il mondo gira non è fermo). Educare la gente al rispetto che si deve avere per il pianeta ed il suo ambiente sarebbe la scelta adeguata. Propagare visioni di evoluzioni tragiche per tutti, magari con il ricorso ad una incolpevole (?) testimonial, rischia il formarsi di linee di pensiero dannose per tutti ma utili per qualcuno.

La strada della conoscenza; la ricerca della verità, ed il rispetto dei diritti fondamentali dell'uomo, sono i punti da rivalutare, senza inutili protagonismi, ma con la volontà di comprendere. Ma questo richiede umiltà e conoscenza dei propri limiti.

22 luglio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Dalla politica dignità e coerenza

Nelle ultime settimane il Paese, attonito, sta assistendo ad un balletto poco decoroso. Qualcuno comincia anche a dubitare che i leaders delle forze che sostengono il Governo si comportino come i "famosi ladri di Pisa" che di giorno litigavano ma di notte andavano a rubare insieme.

In queste ultime settimane ne abbiamo viste di tutti i colori. Di che restare sconcertati. Al Senato mentre il Presidente del Consiglio Conte prende la parola sul caso che vede coinvolto il vice premier Salvini, assiste in perfetto silenzio (che aplomb) all'abbandono dell'Aula da parte dei senatori del partito di maggioranza relativa che sostiene l'Esecutivo. Non giudico il comportamento del premier che senza dubbio appartiene al Suo modo di interpretare la politica ed il ruolo ricoperto. Mi permetto di far osservare che se l'episodio si fosse verificato anni fa, per dignità istituzionale che si deve alla carica, qualsiasi Presidente del Consiglio non potendo accettare uno sfregio fatto, non certo alla persona ma all'Istituzione, avrebbe lasciato l'Aula e si sarebbe recato dal Presidente della Repubblica per consegnare nelle mani del Capo dello Stato le proprie dimissioni. Sarebbe stata una lezione di bon ton istituzionale utili a tutti quelli che dimenticano di essere i rappresentanti del popolo italiano. Non solo nulla è successo ma i "gazzettieri" di regime, sensibilizzati in modo adeguato probabilmente, si sono ben guardati dall'evidenziare lo sgarbo istituzionale evidente.

Il capitolo Tav, se non bastasse, ha dato un ulteriore segno di quanto sia inadeguata l'attuale classe politica, o meglio una parte. Il Ministero dei Trasporti ha inoltrato l'atto per il via agli impegni previsti per realizzare la Torino-Lione. La firma non è del titolare del dicastero, forse perché smentito pesantemente dal capo del Governo che invece ha annunciato che la Tav si farà. E tutte le dichiarazioni che si sono susseguite dopo la verifica costi e benefici sull'opera? Anche in questo episodio dignità imporrebbe al titolare del dicastero di rimettere le deleghe al capo del Governo. Ma sempre da parte del partito di maggioranza relativa, invece, viene annunciata una mozione che smentisce il Premier. Poiché la mozione non ha altro che un valore politico, il dato incontestabile è che il professor Conte subisce una ulteriore smentita rispetto alla linea annunciata.

Il ridicolo si sfiora con il vice presidente del Consiglio Di Maio che annunciando la mozione contraria alla realizzazione della Tav aggiunge che se fosse solo il Movimento 5 Stelle a votarla il parere sarebbe certo contrario. Quando il partito di maggioranza relativa non è in accordo con l'azione del Governo, toglie la fiducia. L'uscita ricorda la favola di Esopo della volpe e l'uva che non riuscendo a prendere i grappoli perché la vigna è situata troppo in alto afferma: "non voglio prendere dell'uva acerba". Non si deve dimenticare che sulla Tav abbiamo assistito a dei contorcimenti incredibili. Oggi sono i 5 Stelle ma nel passato altre forze politiche avevano la medesima posizione, anche di quelle che oggi dall'opposizione strillano perché la Tav sia fatta.

Dov'è il rispetto delle Istituzioni e del Popolo sovrano? il ruolo che ricoprono uomini di Governo appartiene ai cittadini, che non possono sentirsi presi in giro. Per questo il senso dello Stato impone a chi ha l'alto onore di rappresentarne le Istituzioni, di rispettarne i protocolli e le procedure. Di questo passo tra un po' non ci si alzerà in piedi quando suona l'inno nazionale o di fronte al Presidente della Repubblica. Sono insegnamenti antieducativi che si tramandano ai nostri giovani.

Potrei ricordare esempi del passato quali la Tap, l'Ilva, la funzionalità delle motorizzazioni per le revisioni dei mezzi pesanti, l'Alitalia, il Ponte Morandi, etc, etc., ma vi annoierei troppo e magari vi rovinerei, per chi riesce a staccarsi dagli impegni lavorativi, il periodo di riposo.

Non nascondo tuttavia che mentre questi fatti destano preoccupazione e sgomento, leggendo sui giornali l'intenzione del Governo di intervenire a tagliare quei trasferimenti, dannosi per l'ambiente, per recuperare risorse in vista della prossima legge di stabilità, ci preoccupiamo anche per il futuro.

Inviterei non solo i giornalisti a documentarsi meglio su quali siano le maggiori fonti di inquinamento ma lo stesso Ministro dell'Ambiente a rendersi conto di una verità incontrovertibile. L'Europa, e l'Italia in primis, a livello mondiale è l'economia meno inquinante. Il trasporto merci, naturalmente quello ecologicamente più moderno, ha ridotto le emissioni con percentuali che oscillano tra il 70 ed il 90 per cento. Il diesel, come si può leggere negli studi elaborati da prestigiose realtà scientifiche non è più dannoso per la salute dell'uomo della benzina e financo dell'energia elettrica, che considerato l'intero ciclo di produzione ed utilizzo risulta essere una fonte inquinante. Al forum internazionale sui trasporti e la logistica di Cernobbio del 21 e 22 ottobre p.v., Conftrasporto/Confcommercio metterà in evidenza le discrasie e la demagogia con la quale si affronta il tema delle fonti di inquinamento. Una operazione che farà emergere verità spesso taciute. Si evidenzierà inoltre come il Governo trasferisca risorse proprio a coloro che maggiormente inquinano, senza dare corso a tagli selettivi premianti per chi investe per ridurre le emissioni inquinanti. E qui torniamo ai dilettanti allo sbaraglio che combinano un pasticcio dopo l'altro. Chi governa di fatto produce un risultato così riassumibile: "Chi meno inquina più paga". La lungimiranza non può convivere con la demagogia e soprattutto un governo serio non favorisce chi inquina e punisce gli imprenditori che investono. Ma così stanno le cose!

Stiano attenti questi inadeguati perché gli operatori del trasporto non accetteranno di essere messi sullo stesso piano di amministrazioni che non rinnovano il Tpl. Accomunare gli autoveicoli destinati al Tpl o al conto proprio con gli operatori del trasporto è una operazione demagogica, deviante, ma anche oserei dire truffaldina nei confronti dei cittadini. E questo è inaccettabile.

31 luglio 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

MEDIA SU INCIDENTE DI BOLOGNA: QUANTA SUPERFICIALITA'!

Non sarà condiviso questo comunicato da coloro che puntano sempre e solo alla spettacolarizzazione degli eventi. Eppure a Bologna poteva ripetersi la strage di un anno fa ma, per fortuna, così non è stato. Un Uomo è deceduto, la famiglia ne uscirà distrutta, un altro conducente è rimasto ferito ed alcuni automezzi risultano danneggiati. C'era di che approfondire ma invece: il silenzio.

Analizzare le cause è troppo impegnativo. Scoprire se quell'automezzo sia stato revisionato oppure no e constatare che il fenomeno è esteso sembra un dettaglio, ma non lo è. Quindi ci si limita al fatto di cronaca e si passa ad altro. D'altronde fa più notizia il vice presidente del Consiglio che "curiosa" nel decoltè della Sua fidanzata; oppure che al figlio dell'altro vice premier viene offerto, a Sua insaputa, un giro su una moto d'acqua della polizia.

Non sarebbe più utile invece sostenere una campagna per evidenziare la carenza di organico delle forze dell'ordine che non hanno neppure gli alcool test in dotazione, oppure sostenere chi chiede un decreto legge che consenta di fare le revisioni per assicurare maggior sicurezza sulle strade? A noi pare di sì.

L'incidente di Bologna ed il fatto che potenzialmente vi possano essere in circolazione dei veicoli pesanti senza l'annuale revisione per responsabilità del ministro, non fa notizia. Eppure e' questo un aspetto, non irrilevante, diffuso in tante province del Paese. Le colpe e responsabilità non appartengono, sia ben chiaro, né alle imprese di autotrasporto né agli uffici delle motorizzazioni (privi di personale tecnico) ma a chi poteva e doveva intervenire con un provvedimento di urgenza, come richiesto più volte da Conftrasporto, e demandare le revisioni, così come per le autovetture, alle officine private.

Chi ha la responsabilità di governo ha preferito, peraltro sbagliando la norma tanto da essere oggetto di un emendamento correttivo, inserire l'estensione alle officine private nelle modifiche al codice della strada. Ovviamente, ma questo doveva essere previsto, si sono scatenate le esigenze dei singoli parlamentari che si sono dati da fare per introdurre emendamenti, tra i quali figura anche quello per il monopattino elettrico che è molto difficile riuscire a coniugare con il tema della sicurezza nelle città. (sarebbe interessante, se vi sono, scoprire le ragioni che hanno portato a tale proposta) ma cosa interessa?

Il risultato è che circa 300mila automezzi pesanti, ante 2015, circolano sulle nostre strade. Il che significa non avere installato le tecnologie che fanno sicurezza come la frenata assistita. Bologna ancora una volta ce lo ricorda. Ma il ministro sceglie di non vincolare gli incentivi al settore all'anzianità del mezzo e preferisce percorrere altre strade, legate ad altre valutazioni, anche se nei convegni parla di sicurezza.

Quando non si possiede la conoscenza della materia si deve avere l'umiltà di ricorrere a chi la possiede ed al ministero esistono dirigenti preparati. Non voglio indicare il titolare del dicastero come supponente ma purtroppo non è solo questo il caso, ci pare, nel quale sia incorso nel dimostrare impreparazione.

Le normative sui veicoli eccezionali non sono ancora state emanate e le imprese perdono commesse; i costi minimi della sicurezza non vengono pubblicati; si continua a destinare risorse per gli automezzi obsoleti non favorendo il rinnovo del parco circolante; i problemi per l'attraversamento del Brennero si aggravano e ci si limita ad inoltrare lettere alla Commissaria europea, peraltro attesa di essere sostituita. A brigante, si dice, si risponde con un brigante e mezzo. Se i vicini austriaci utilizzano i divieti per favorire le loro imprese si utilizzino metodi simili. Questi aspetti stanno determinando danni anche all'economia della Lombardia che sta registrando un forte calo nel settore manifatturiero. Se le merci non arrivano sui mercati in tempo utile

sono sostituite da altre. Ma la filiera produttiva si fonda sul Just in time, sui sistemi portuali funzionanti e dalle connessioni che non sembrano invece non essere particolarmente condivise dall'Esecutivo (Gronda di Genova, Brescia-Verona- Venezia e Tav che compongono il corridoio Mediterraneo). Le aziende o chiudono o delocalizzano. Il Pil non cresce ed i lavoratori si troveranno senza occupazione. Possibile che i media di questi aspetti non se ne occupino? La sicurezza se è una esigenza va ricercata e difesa. Sosteniamola allora! La povertà non si combatte con i sussidi per i nulla facenti ma favorendo investimenti e opportunità per i nostri giovani. Non è vero che manca il lavoro, ma forse la voglia di lavorare. Facciamo crescere la cultura del fare! Quando si determinano eventi come quello registrato a Bologna una informazione affronta con la voglia di approfondire i problemi impattanti con i cittadini e non si limita alla cronaca. Questo non fa il bene di un Paese.

Ora arriva il periodo del riposo ma alla ripresa troveremo questi argomenti ancor più ingigantiti. Noi saremo a fianco degli operatori che vogliono poter continuare ad intraprendere, disponibili ad offrire un supporto.
La Fai/Conftrasporto è sempre quella che fa!

Buone vacanze. Ci ritroveremo a settembre.

1 agosto 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Dopo il periodo estivo con l'avvio di quello che viene annunciato come un "mutamento", (la speranza è che sia diverso da quello assicurato dal passato governo) stiamo entrando in quella che, secondo le intenzioni di chi si presenta agli italiani come il "Governo del cambiamento", dovrebbe essere una fase totalmente nuova e diversa rispetto a quella vissuta nei 14 mesi trascorsi.

Lo speriamo vivamente, anche se la permanenza di chi aveva assicurato di "aver sconfitto la povertà"; e di chi aveva annunciato un "anno bellissimo" suscita perplessità. Gli italiani, ritengo, siano stanchi delle urla sguaiate, slogan e promesse e si attendano un periodo nel quale tutti insieme si lavori per dare prospettive serie alla nostra economia e ridare speranza soprattutto ai giovani.

Perché questi auspici abbiano a realizzarsi occorrono alcune condizioni. Innanzitutto va recuperato il senso del rispetto delle istituzioni. I primi esempi dovrebbero provenire da coloro che ricoprono cariche pubbliche che dovrebbero sempre ricordare di essere al centro dell'attenzione dei cittadini. Quindi l'esempio deve in assoluto venire da loro.

In secondo luogo i media che hanno una grande responsabilità. Dare spazio a chiunque, anche a coloro che spesso non sanno cosa dicono, sia un personaggio pubblico perché ha avuto in dono dal buon Dio la voce, la bellezza o la capacità di trasmettere emozioni, non sempre è producente di positività. Onestamente ritengo sia meglio, soprattutto per i giovani, che ad esprimersi su argomenti riguardanti la via della vita costruita su problemi sociali e politici siano persone che abbiano una conoscenza dei principi fondamentali sociologici, filosofici e culturali. Utilizzare la notorietà per trasmettere opinioni ed indicare quella che è la "giusta via" da intraprendere solo perché si è presenti sui media ogni giorno, non mi pare possa essere la strada giusta. Eppure di esempi ne abbiamo a iosa.

Sentire le dissertazioni di un cantante, di una avvenente attrice o ballerina o di una ragazzina, portata ad esempio come massima espressione di verità sui cambiamenti climatici, suscita qualche perplessità. Così come farsi curare una infezione di origine virale da uno stregone del centro Africa.

Nei media, pur nelle diversità di visione, esistono opinionisti di livello in grado di esprimersi più o meno con una certa competenza e libertà su temi complessi dell'economia e sui fenomeni presenti nella società. Dare spazio a chi non ha competenze e conoscenze non aiuta la crescita del Paese.

Naturalmente questo non significa voler togliere il diritto di esprimersi ma evitare che torni nella fase dei "cattivi maestri". Chi ha vissuto quei periodi conosce le conseguenze di quella fase storica. È invece compito di chi ha la possibilità di interloquire di favorire una crescita fondata sul sapere e sulla consapevolezza e di operare per diffondere i valori reali che si reggono su fondamenta solide e non sulla arena della faciloneria o peggio ancora sulla bieca demagogia.

Oggi spesso si sente dire: "io dico quello che penso". Chi ha senso di responsabilità "pensa invece a quello che dice". Preferisco quello che amava ripetere Alda Merini. "Mi piace chi sceglie con cura le parole da non dire" Forse queste considerazioni non troveranno la condivisione di tutti. Me ne scuso! Mi piacerebbe però che fossero valutate come un invito a riflettere su un fatto incontestabile che è quello che spetta a ciascuno di noi: scegliere su quale strada appoggiare i piedi. Diceva Vincent Van Gogh: "la normalità è una strada asfaltata; è comoda per camminare, ma non vi crescono i fiori".

9 settembre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Nell'ultima uscita del "Punto" preannunciavo che avremmo dovuto convivere per un certo periodo con le uscite, più o meno estemporanee, dei vari nuovi ministri. Puntualmente quanto previsto si è avverato e sui giornali che pubblicano le interviste dei nuovi uomini di governo si possono leggere proposte e dichiarazioni che definire ardite è un eufemismo.

Un tema, in particolare, sembra affascinare i nostri governanti. La sostenibilità ambientale. L'argomento è così serio da non poter essere affrontato con dichiarazioni strumentali, per lo più derivanti non da analisi scientifiche ma frutto di opinioni che vanno per la maggiore. La giovane fanciulla presa a testimonial della iniziativa parla solo a slogan ma non fornisce dati. Chi finanzia la campagna? Se provassimo a vederla anche sotto questa luce forse il tutto potrebbe assumere un aspetto differente. Sottovalutare i temi ambientali sarebbe delittuoso. Giusta la sensibilizzazione della pubblica opinione ma occorrerebbe altrettanto dare lo spazio adeguato a chi potrebbe fornire elementi di valutazione scientifica. Chi conosce i contenuti che un elevato numero di scienziati ed esperti ha elaborato sul riscaldamento globale antropogenico? Non ne parla nessuno!

Tra le iniziative annunciate una riguarda il tema dei trasferimenti di risorse legati ai singoli settori. Qui la scure si abbatte sulle attività inquinanti e quindi considerate responsabili del cambiamento climatico. Ho già avuto modo di dire che preferisco le analisi dei professori Rubbia, Zichichi o Battaglia alle affermazioni di una ragazzina, simbolo della battaglia all'inquinamento globale. Così come non mi impressionano i cortei di giovani portati in piazza. Niente di nuovo. Il dubbio che si voglia trasformare la questione climatica in un business, come in anni lontani si fece sciaguratamente con il nucleare, strumentalizzando i giovani che si erano convinti che battersi contro il nucleare era giusto, va fugato. Il nemico da evitare è la superficialità. La plastica ed il gasolio, questa è la tesi, inquinano e quindi la nuova fonte miracolosa, senza evidenziare come venga prodotta l'energia elettrica verso la quale si vuole indirizzare il mondo. La deturpazione poi dell'ambiente, realizzata in diverse regioni con le pale eoliche, è un ulteriore esempio che costa ma che è ignorato dai nostri mezzi di comunicazione. Prevedere poi che tra qualche tempo, si porrà l'esigenza dello smaltimento delle batterie, è fin troppo facile. Ma oggi nessuno sembra preoccuparsene. Chi ha assistito alle campagne a favore della plastica ricorderà la tesi che con l'utilizzo delle bottiglie di plastica si sarebbe ridotto il numero dei mezzi pesanti. Un autotreno che trasporta bottiglie di plastica ne sostituisce più di venti, si diceva; oggi il concetto non vale più? Con le batterie sarà la medesima cosa; è solo questione di tempo. Chi propugna l'energia elettrica dovrebbe porsi il problema oggi di come e dove smaltirle. I rischi di una reale emergenza non sono frutto di fantasie.

Assodato che sui temi legati all'ambiente l'equazione è: cambiamenti climatici = inquinamento, il passo successivo è far emergere la necessità di colpire le fonti inquinanti come il gasolio e le benzine. A queste valutazioni non sfuggono neppure le recenti fonti energetiche. In questi giorni vi è chi prova a sostenere addirittura che LNG sia inquinante più del diesel. Un vero e proprio festival delle idee più strampalate.

Ora il governo ha annunciato che interverrà riducendo i trasferimenti concessi per compensare le accise per l'autotrasporto. Naturalmente non viene specificato che sotto la voce autotrasporto si intende anche il TPL, trasporto pubblico locale. Così si penalizza la forma collettiva di trasporto assicurata dagli Enti locali. E per il trasporto merci si viene meno ad accordi assunti con gli operatori del settore. Attendersi manifestazioni di protesta, sembra ovvio. Oltretutto si puniranno le imprese che hanno scelto di investire in veicoli di nuova generazione che già sostengono, come dimostrato dallo studio di Confcommercio presentato al 4° forum di

Cernobbio, un costo più elevato, rispetto a coloro che utilizzano veicoli di vecchia generazione. Potrebbe avere un senso la proposta di Lega Ambiente, che ipotizza di penalizzare i veicoli più obsoleti e destinare il risparmiato all'acquisto dei nuovi automezzi meno inquinanti. Ciò che occorre è confronto e razionalità.

Il fondamentalismo va evitato. Invece ci troviamo di fronte a scelte improvvisate e demagogiche che non si pongono l'obiettivo di ricercare la soluzione ottimale per un problema, ma dimostrare che si interviene per accontentare coloro che gridano di più e, speriamo così non sia, a tutelare qualche interesse particolare.

25 settembre 2019

Il PUNTO di Paolo Uggè

"Il linguaggio consente di esprimersi usando le parole con le quali si può dire di tutto ed il suo contrario. Ecco perché 3mila anni fa nacque la logica che prevede formule matematiche e scienza. Logica significa produrre un modello matematico. Quindi non solo parole ma formule". Questo l'incipit di un articolo redatto dal professor Antonino Zichichi in questi giorni, pubblicato su "Il Giornale", che si conclude con una precisazione che non lascia spazio a dubbi: "il cambiamento climatico e inquinamento sono due cose completamente diverse. Legarle vuol dire rimandarne la soluzione. Il riscaldamento globale dipende dal motore meteorologico, dominato dalla potenza del Sole che incide del 95% a differenza delle attività umane che impattano per il solo 5%".

La prima parte evidentemente era rivolta ai tanti tuttologhi che si esprimono con "parole" su questioni di un valore scientifico dimenticando che, senza usare il rigore logico di un modello matematico, non si ottiene il legame con la realtà (sempre il professore che parla). La conclusione dovrebbe indurre a non accettare un fatto che è determinato dalla potenza del Sole per portare avanti tesi terroristiche, utilizzate per altri scopi ma, senza se e senza ma, affrontare il tema dell'inquinamento con interventi realmente funzionali al suo abbattimento. Aggiungo, di mio, conciliando il più possibile le esigenze dell'economia con l'ambiente.

Vorrei ancora una volta ricordare che nel 1987, così afferma in una ricostruzione Giulio De Donato, già vice segretario del PSI per il giornale l'Indipendente, un referendum bocciò l'utilizzo del nucleare che produsse la rinuncia a quella fonte di energia. Il tutto a causa di una scelta politica di un partito che attuò, dopo la sciagura di Chernobyl, una campagna efficace di comunicazione che portò alla vittoria dei No alla domanda sul nucleare. Il risultato fu che per coprire il deficit del 17% di energia l'Italia è costretta ad acquistarla da paesi che confinano con il nostro. Così gli italiani pagano costi più elevati e sono soggetti al rischio, di fronte ad un incidente alle centrali, di subirne le medesime conseguenze.

La domanda, o se preferite il dubbio, che potrebbe insorgere vedendo come viene utilizzato dai media, dai messaggi pubblicitari stessi e da una classe politica non proprio eccelsa, è se non si stia ripercorrendo, dopo anni, la medesima strada. Una cosa è scontata. Se così fosse le conseguenze le pagheranno le imprese ed i cittadini, mentre qualcuno ci guadagnerà.

Queste mie riflessioni possono essere anche non condivise ma credo che sul fatto che siano gli scienziati a doversi pronunciare con "logica e formule" su un tema scientifico non si possa che essere concordi.

Sia ben chiaro non si contestano le misure idonee ad affrontare il tema dell'inquinamento e della tutela del nostro ambiente. Si chiede solo di intervenire con cognizione di causa e senza demagogia. Gli interventi sono necessari, se finalizzati adeguatamente. Interventi lineari contro categorie in particolare non sono utili, anzi sono dannose per il Paese e gli operatori nazionali.

Proviamo a domandarci se l'inquinamento sia un elemento italo/europeo o se invece esistano paesi come gli U.S.A, la Russia, l'India, la Cina, l'Africa (cito quelli che sono indicati tra i più inquinanti) che concorrono con le loro attività a determinare fonti inquinamento nel mondo. Pensiamo inoltre se questo aspetto abbia influenza sulla competitività. Infine poniamoci la domanda di come viene prodotta l'energia elettrica oggi e come nel prossimo futuro si potranno smaltire le batterie. Forse l'interesse, la voglia di informarsi o di tener in considerazione quello che più di 500 scienziati del mondo hanno descritto nella petizione sui temi legati ai cambiamenti climatici, sarebbe più determinata.

In conclusione tagliare trasferimenti alle imprese in modo lineare e demagogico è una bestialità che non può essere accettata in quanto dannosa. Intervenire con misure adeguate, non punitive e parte di una vera e propria strategia, sentendo ovviamente anche le parti interessate, è dimostrazione concreta di volontà reale di cambiamento. Personalmente ricordo di aver introdotto misure che andavano in quel senso sin da quando ho avuto l'onore di partecipare al Governo e di aver supportato, insieme ad altri rappresentanti della categoria in tempi successivi, azioni identiche proposte da qualsiasi governo. Quello che non è più accettabile è la superficialità, la demagogia e ogni forma di penalizzazione. Prendere i cittadini per stupidi è vergognoso!

3 ottobre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ancora si discute nel Governo sulla manovra di bilancio. Quota cento, tagli ai trasferimenti per le attività dannose per l'ambiente, nuove tasse, insomma una situazione complessa che speriamo possa essere risolta nei tempi più rapidi possibili. Non mancano le notizie contrastanti tra loro. Chi afferma che i tagli alle attività dannose per l'ambiente (autotrasporto e marittimi) siano stati espunti; chi sostiene invece il contrario. Le stesse notizie stampa dicono che le decisioni del Consiglio dei ministri sulla legge di bilancio siano state assunte: "salvo intese", il che significa che non esiste un accordo definito. Una sola esponente del governo, la ministro Bellanova ha preso posizione, in tema di interventi per il mondo agricolo, invitando, con molta determinazione, i colleghi dell'Esecutivo a dichiarare meno, ad approfondire di più ed a fornire certezze. Così, fino ad oggi, non è stato. Per il settore dei trasporti non avendo ricevuto risposte in merito il presidente dell'Unatras non ha potuto che convocare gli organismi unitari per assumere decisioni a tutela dell' autotrasporto. Per ora i tagli ecologici sembrano ancora presenti. Staremo a vedere anche cosa dirà la Comunità Europea.

Nel Forum della prossima settimana (21 e 22) a Cernobbio la questione inquinamento verrà affrontata sulla base di documenti scientifici e saranno anche illustrate le "verità nascoste" in tema di fonti inquinanti. Che si debba operare per garantire il rispetto dell'ambiente è fuori discussione. Nessuno potrà affermare che il mondo del trasporto non sia in modo netto e chiaro schierato a favore di interventi realmente utili. Con altrettanta franchezza e senza titubanze, partendo da dati inoppugnabili, si evidenzieranno quanto gli interventi generalizzanti, per lo più frutto di demagogia, non favoriscano risposte adeguate ma siano solo uno strumento per fare cassa.

Confcommercio-Conftrasporto, a differenza di altri, affronterà il tema in modo approfondito a tutto tondo e non certo pensando all'attività di una impresa in particolare, scordandosi di coloro che invece competono in tutti i segmenti del trasporto. Le attività via mare e via terra sono per la nostra realtà associativa parte di un unico sistema e tutte debbono partecipare alle iniziative serie per migliorare i dati sull'ambiente. Questo nel vero interesse del Paese e delle categorie rappresentate. I proclami di presunti "nuovi rappresentanti" ci sembrano francamente più atti a tutelare interessi di bottega.

Al Governo forniremo elementi di valutazione che riguardano le attività per sostenere la capacità dei porti nazionali, promuovendo una task force per attuare rapidamente i dragaggi e lo sblocco, non solo a parole, sui cantieri per connettere i nodi e favorire l'accessibilità. Evidenzieremo come gli impegni assunti con l'Unione europea per le infrastrutture del mezzogiorno non siano stati mantenuti e risultino essere il 30% in meno. Evidenzieremo le necessità di intervenire sul caso Brennero e l'accessibilità alpina in generale. il caso Brennero è un caso preoccupante per l'economia ma anche per l'ambiente. Mutando il paradigma di riferimento Conftrasporto ritiene si debba sostituire il catalogo dei "sussidi dannosi per l'ambiente" con quello dei "sussidi dannosi per la sostenibilità". Questo per meglio riprodurre il capitale ambientale senza distruggere quello economico. In sostanza "non tassare di più ma tassare meglio".

I protagonisti saranno gli esperti e gli imprenditori. A loro e con loro si discuterà quest'anno. Molto spesso i convegni diventano un luogo dove qualcuno partecipa solo per "fare passerella". Per noi è più importante aumentare la "cono-scienza" con proposte funzionali a risolvere le criticità. Chi ritiene di poter contribuire con proposte sarà ben accetto ma i protagonisti saranno gli esperti e gli operatori con i quali chiameremo a confrontarsi i rappresentanti delle forze politiche interessate, non alle sceneggiate bensì ai trasporti.

Insomma quello che si vuol portare avanti è contribuire per costruire un percorso del quale gli imprenditori sentono il bisogno. La recente firma del decreto integrativo per gli investimenti va nella giusta direzione in

quanto integra i precedenti stanziamenti. Sarebbe assurdo, se non fosse evitato, togliere con una mano ciò che viene dato con l'altra.

L'augurio è che riprenda lo stimolo giusto che non può essere trovato in iniziative che, allo stato delle cose, non trovano il consenso della gente. Oggi il Paese deve tornare a crescere ma purtroppo gli ultimi dati ci forniscono dei segnali negativi, il FMI parla di crescita zero.

Le riforme dei sistemi elettorali sono per le istituzioni democratiche molto importanti. Altrettanto i temi dell'accoglienza, così come per gli immigrati riuscire ad ottenere lo stato di cittadino italiano. Oggi tuttavia la gente chiede sicurezza, regole, lavoro, certezza delle norme e destinazione delle risorse per chi intende operare e non di concedere sussidi ai fannulloni. Troppe le persone italiane indigenti in difficoltà. Forniamo aiuto a chi ne ha bisogno, partendo da chi vuole lavorare. A chi sostiene che manchi il lavoro rendiamo noto che nelle imprese di trasporto vi è necessità di personale per colmare i vuoti, ad esempio, esistenti nei conducenti. Non viene offerto un reddito di cittadinanza ma una professionalità legata ad una retribuzione decorosa sì.

16 ottobre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ho parlato più volte della legge finanziaria nei giorni trascorsi. Avevo evidenziato come le decisioni assunte, "salvo intese" lasciavano intuire nell' Esecutivo diversificazioni che avrebbero, come verificatosi, prodotto cambiamenti, se non stravolgimenti, rispetto a quanto annunciato. Puntualmente ogni giorno leggiamo sui giornali di liti e mutamenti di decisioni. L'indeterminatezza non è bella e utile per il sistema Paese.

Forse sfugge ai nostri uomini di governo ma le imprese, in particolare, necessitano di chiarezza. Chi svolge l'attività di imprenditore deve poter programmare e non può essere lasciato nell'incertezza, soprattutto in momenti economici difficili. Per una impresa di autotrasporto sapere se potrà contare sul recupero, come previsto da intese sottoscritte, di una parte di accisa oppure no, significa molto. 800/1000 euro di maggiori costi per ogni automezzo ad anno fanno la differenza. Una impresa media con cinquanta automezzi avrà un maggior costo di circa 50 mila euro.

Certamente gli impegni che un neo ministro si trova ad affrontare sono pesanti ed importanti (convegni e riunioni di governo) ma è dal 25 settembre che l'Unatras aveva chiesto un incontro, senza ricevere risposta alcuna. Se è innegabile che chi è al governo ha delle rilevanti responsabilità nei confronti dei cittadini, è altrettanto vero che anche chi esercita il ruolo di rappresentanza ha il dovere di tutelare le centinaia di migliaia di imprese che rappresenta.

In questi ultimi giorni abbiamo potuto leggere notizie contradditorie che provenivano da forze politiche di governo che assicuravano come le riduzioni dell'accisa sarebbero entrate in vigore solo nel 2021. Ma, evidentemente, anche in questo caso il "salvo intese" deve aver funzionato, perché leggendo gli atti (bozza di bilancio) si scopre che i tagli esistono per il 2020, per gli euro3 e nel 2021 per gli euro4. Inoltre le risorse aggiuntive annunciate per gli investimenti, per a 5,5 milioni di euro per il 2019 derivano dalle quote che gli autotrasportatori versano per il funzionamento dell'Albo. Per l'anno 2021, invece, la provvista si realizzerà decurtando i trasferimenti al settore. Ma anche per questo non si sa nulla, e le risorse erano concordate. Si converrà che queste informazioni posseggono una certa rilevanza per le imprese.

Di fronte a questa situazione di incertezza, anche se il ministro cortesemente ha avvisato il presidente di Unatras che, dopo le festività dei morti (speriamo che le imprese non siano già morte) la riceverà, non si può restare inerti. Forse sfugge che esiste un codice di autoregolamentazione per le iniziative sindacali per il settore dell'autotrasporto. Per salvaguardare i cittadini, in determinati periodi (ad esempio il Natale) le azioni non possono essere attuate. Anche se le parole tra persone serie e tra galantuomini sono, per noi, pietre, se il governo mantenesse l'intenzione, come risulta dagli atti presentati, di penalizzare le imprese del trasporto pesante su gomma, non esisterebbe il tempo di agire per avviare le iniziative di autotutela. Questo non ci sarebbe mai perdonato. Aggiungo poi che un fermo dei servizi necessita di organizzazione, anche per evitare effetti incontrollati.

Probabilmente si sottovaluta che i problemi dell'autotrasporto non sono solo legati alla questione accisa ma toccano ulteriori aspetti, per i quali esistono precisi impegni, peraltro non mantenuti. Il confronto non potrà, e questa non dovrebbe essere una novità per il ministero, quindi essere limitato alla sola "questione accisa" bensì anche a provvedimenti relativi alle regole ed al loro rispetto.

L'annuncio del ministro è certamente positivo ma più il tempo passa e più si avvicina il momento nel quale le modalità di attuazione del fermo dovranno essere comunicate all' Autorità competente. E ovviamente si avvieranno i momenti di incontro con gli operatori. L'organizzazione di un fermo è una macchina complessa che, una volta messa in moto, determina problematiche gestionali non indifferenti.

Sono certo che il mondo dell'autotrasporto chieda di risolvere dei problemi reali. L'ambiente, sicurezza, il rispetto delle regole, la funzionalità delle motorizzazioni, i trasporti eccezionali, i costi della sicurezza ed i tempi di pagamento, la transitabilità dei valichi alpini, etc, etc. Temi importanti e delicati che non devono essere affrontati, come il tema dell'inquinamento, utilizzando superficialità e ricorrendo al principio "della caccia all'untore" di manzoniana memoria, bensì assumere a riferimento, ad esempio, i dati concreti. Ad esempio: nessuno ha potuto contestare quelli recentemente diffusi nel Forum Internazionale di Cernobbio sul rapporto tra inquinamento ed i mezzi pesanti. Ciò nonostante si è voluto colpire le imprese di un settore virtuoso, esentando altre che inquinano per 11 miliardi circa e corrispondono, per l' internalizzazione dei costi generati, poco più di un miliardo. Gli elementi concretamente da considerare valgono anche per gli altri argomenti, sopra accennati e ben conosciuti al ministero.

No! così non va. Ripeto, con il dovuto rispetto, quanto ho avuto modo di affermare in chiusura del Forum di Cernobbio: senza il confronto non resta che lo scontro! Noi Non lo vogliamo! Sono convinto ancora sia un desiderio comune.

31 ottobre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Chi segue questa rubrica avrà modo di ricordare come già da qualche mese avevo evidenziato che la eterogeneità dell'attuale maggioranza, dove forze politiche che la compongono hanno posizioni politiche totalmente diverse tra loro sui concetti di fondo, avrebbe portato il Paese in una fase disastrosa.

Prendendo alcuni esempi di questi ultimi giorni il caso Ilva, che non aiuterà certo ad incrementare la buona fama presso gli investitori esteri, le indecisioni sulla gestione del fenomeno della migrazione e buon ultimo la legge di bilancio, la preoccupazione si concretizza.

In particolare per il mondo dei trasporti stiamo assistendo ad una impostazione frutto della più smaccata e non condivisibile impostazione ideologica legata al tema dell'inquinamento. Nessuno può sostenere che da "casa nostra", intendendo il mondo rappresentato in Confcommercio, non vi sia una sensibilità al tema del rispetto ambientale. Ai più smemorati ricordo innanzitutto "l'operazione verità" che recentemente nel Forum di Cernobbio abbiamo documentato con dati scientifici inoppugnabili (a distanza di tempo nessuno ha potuto contestarne la veridicità) le "verità nascoste" o, se preferite le bugie evidenti, che si diffondono sulla primaria responsabilità del trasporto su gomma pesante a tale tema.

Ma risalendo nel tempo non è possibile dimenticare il convegno, dedicato al rischio dell'innalzamento dei mari, che ha portato ad un protocollo sottoscritto dal presidente Sangalli e L'Enea. Secondo tali studi è stato possibile a Federlogistica, con il suo presidente Luigi Merlo, portare alla luce un rischio che, senza un piano per la sicurezza del mare, si produrrebbe: L'innalzamento delle acque, con la conseguenza che diversi porti rischiano di finire sott'acqua insieme a ferrovie e autostrade costiere. Anche se il fenomeno non avverrà subito, gli esperti pensano ad un periodo di trenta/cinquant'anni, il rischio è reale e per prima Confcommercio con la chiarezza necessaria ha lanciato l'allarme.

Al di là dei tentativi di una confederazione di appropriarsi di quanto voluto proprio dal presidente Merlo, il fatto evidenzia senza alcun dubbio quanto sia tenuto in considerazione il tema cambiamento climatico ed il tema ambientale nelle nostre realtà.

Tornando al Forum internazionale di Cernobbio si è dimostrato come il trasporto su gomma incida sulla produzione di polveri sottili e dei climalteranti in genere, per Il 4,6%. Ma è stato anche certificato che il trasporto pesante ha ridotto, negli anni, l'emissione di inquinanti del 29,7%. Vi sono altri settori che invece ne producono di maggiori. L'autotrasporto già riconosce allo Stato, per l'inquinamento generato, 1,12 miliardi di più rispetto al dovuto. Altri, che determinano costi per 11 miliardi di euro, versano solo poco più di un miliardo.

La evidente conclusione non può che essere una: si spreme l'autotrasporto solo per fare cassa e non per coprire i danni. Questo appartiene ad una cultura inaccettabile come quella che ruba ai poveri per dare il ricavato ai ricchi. Un Governo non pregiudizialmente orientato alla decrescita avrebbe il dovere di verificare ed assumere le iniziative necessarie. Oltretutto, per assurdo, il nostro Paese non ne avrebbe la necessità impellente di intervenire, in quanto i dati attestano che l'Italia è la nazione tra le più virtuose, in relazione alla media europea, nel settore trasporti. Allora siamo di fronte ad un accanimento, frutto di una ideologia o ad una furbata che segnaleremo e combatteremo con tutte le nostre forze.

Può un Esecutivo serio governare in questo modo? No! Possono le imprese danneggiate da queste folli decisioni pensare di trasferire altrove la propria sede o indire, attraverso le loro rappresentanze, forme di protesta che porteranno alla sospensione delle attività? La risposta è Sì!

Riassumendo: la vicenda Ilva produrrà danni rilevanti in termini occupazionali non solo al settore dell'acciaio ma a tutte le imprese le imprese dell'indotto, trasporto compreso.

A questo si aggiunge il tentativo di ridurre i trasferimenti, allo stato dei fatti, è una certezza (basta leggere la legge di bilancio ed il collegato fiscale), di oltre 1 Mld per l'accisa, ai quali si aggiungerà un taglio in altri trasferimenti di ulteriori 160 milioni. Il tutto per il 2020/21. Se non bastasse, sono stati introdotte altre misure che aggraveranno i costi delle imprese. Penso ad esempio, alle cisterne aziendali.

Il tutto si è verificato senza che sia stato effettuato il minimo confronto.

Definire questo atteggiamento un attento rapporto con i corpi intermedi del "Governo del cambiamento" è una vera e propria presa in giro.

La strada maestra che può affrontare tali argomenti in modo razionale è sempre quella del confronto. In tale direzione sembra muoversi il ministro dei trasporti. Le questioni non sono risolvibili né con furbate, con tentativi di dividere la categoria o dando il contentino su alcune singole questioni. Occorre affrontare le partite rimaste aperte, che non sono poche, in un quadro di insieme. Su questa impostazione si può cercare una intesa per evitare che iniziative programmate, incontrollate o spontanee possano innescarsi. Di tutto ha la necessità il nostro Paese, tranne che di una fase dove il mondo del trasporto si organizzi per fornire a chi non intende comprendere risposte adeguate di protesta. Non si mettano alla prova le rappresentanze responsabili. Respingere l'opportunità di un confronto è miope e dannoso. Ecco perché la convocazione, anche se un po' tardiva, è giudicata positivamente dal presidente di Unatras. Altro non si può chiedere. Si tratta di vedere se esistono spazi per dare certezze e garanzie in tempi rapidi. Se il tempo è trascorso e le soluzioni non si sono trovate non è responsabilità degli imprenditori.

8 novembre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Credo sia indispensabile oggi rivolgere un pensiero a Venezia una delle città (se non la) più bella al mondo ed ai suoi cittadini colpiti non certo solo dalla furia delle acque ma molto più probabilmente dalla stupidità di tanti che hanno concorso colpevolmente a determinare questa situazione.

Se un criminale viene ferito prima lo si cura, poi lo si giudica e lo si associa alle patrie galere. Con Venezia si è fatto ciò che non si doveva fare: si è bloccato tutto ed i risultati si vedono. Naturalmente ora opinionisti di risulta si accapigliano in dibattiti. Professori di filosofia esprimono giudizi di natura tecnica, manco fossero laureati ingegneria, con certezze e una sicumera che non può che spaventare. Se poi volessimo ricordarci di alcune opere che quando qualcuno di loro ha ricoperto responsabilità di governo di Venezia ha realizzato (il ponte scivoloso non ce lo scordiamo) forse qualche preoccupazione potrebbe insorgere. Quello che oggi dovrebbe essere fatto è affidare a chi più di altri è legato al territorio i pieni poteri, ivi compresa l'immunità penale. L'opera, non esiste alternativa, deve essere finita perché tecnicamente adeguata, indispensabile e, quindi, utile alla città e a tutta l'Italia che ha bisogno di salvaguardare il Suo gioiello.

Purtroppo questa è la conseguenza del triste andazzo nel quale è precipitato il Paese, anche perché nel tempo abbiamo perso statisti e leaders politici che vivevano la dimensione politica soprattutto come un servizio ed un grande atto di Carità, come amava dire un grande pontefice, Paolo VI, oggi Santo. Oggi siamo in mano ad una gran parte di incompetenti e ignoranti.

E' la "decrescita felice" che dovrebbe essere rapportata come un atto criminogeno contro i cittadini e chi la attua messo al bando. Invece il presupposto dominante è che dietro ogni opera pubblica si celi il malaffare e per evitarlo si blocca tutto. I risultati sono: ponti crollano, strade gruviera, opere bloccate, attività delle imprese ostacolate, revisioni dei mezzi pesanti non effettuate, debito che cresce, Pil che ristagna etc. Il Paese, se avesse il grado di accessibilità logistica della Germania disporrebbe di 40 miliardi di Pil in più. Da noi si bloccano le attività imprenditoriali. Il caso dell'Ilva di Taranto non ci deve far dimenticare quanto già successo per Evergreen che aveva deciso di investire 100 milioni di euro sulla logistica portuale. L'amministratore finì in galera per presunti reati ambientali, legati agli escavi, il progetto si bloccò ed la leader del trasporto containers spostò la propria attività al porto del Pireo. La storia si ripete sempre e spesso si trasforma in tragedia. Ma sono gli operatori, i cittadini, e l'economia del Paese a pagare il conto.

In questo quadro complesso si sta affrontando la vertenza in atto con il governo per l'autotrasporto. Una situazione che poteva essere gestita meglio se si fosse mantenuto il confronto con la categoria, sapendo individuare chi rappresenta quel mondo, cresciuto negli anni, da coloro che lo utilizzano e che hanno altri interessi, anche se legittimi.

La proclamazione del fermo, perché la decisone politica è stata assunta con il mandato che l'esecutivo della realtà di coordinamento ha dato alla Presidenza, poteva essere evitata attraverso il confronto preventivo. Non si voleva condizionare le scelte politiche ma rendere evidenti le condizioni e le esigenze delle cento mila imprese del settore. Lasciando sempre e comunque la responsabilità della scelta alla politica.

Oggi, dopo l'incontro con il ministro dei trasporti Paola De Micheli, sembra aprirsi uno scenario nuovo, (che poi è un ritorno ai tempi passati) che prevede la ripresa costante e continua del confronto che avrà cadenza mensile. Un fatto indubbiamente positivo. Nel merito delle questioni (siamo obbligati, per impegni assunti con il ministro, a non entrare nei dettagli e noi a differenza di chi non li rispetta quando assumiamo impegni li manteniamo) abbiamo ricevuto indicazioni sulle risorse e sulle loro destinazioni, registrata l'intenzione di approfondire, in poco tempo, ed emanare le norme atte a risolvere le questioni legate al rispetto delle

regole, alla funzionalità delle motorizzazioni, la conferma della messa a disposizione di risorse aggiuntive per sostituire sia il parco circolante che per rifinanziare i bonus per i trasporti intermodali. Ovviamente anche sulla compensazione dell'accisa si dovrebbe individuare una soluzione di gradualità applicativa per dare un tempo certo alle imprese.

Nel corso dell'incontro è stata affrontata anche la questione dei divieti sul Brennero e delle cisternette per i rifornimenti in azienda. Queste sostanzialmente le problematiche affrontate.

Significa che il fermo è stato sospeso? No! abbiamo preso atto di quanto ipotizzato e nel prossimo incontro, già fissato per martedì 19, le questioni prioritarie dovrebbero in modo concreto essere rese evidenti. Alla luce di quanto accadrà le federazioni dell'Unatras decideranno se avviare le procedure per l'effettuazione del fermo (i tempi ci sono) che assumere decisioni per non renderle esecutive.

L'augurio che rivolgiamo a noi e soprattutto alla categoria è che le ipotesi prospettate dal ministro trovino concreta soluzione. Purtroppo da tempo, forse troppo per quanto mi riguarda, partecipo alla gestione delle fasi vertenziali, anche se devo riconoscere che l'atteggiamento del ministro è stato concreto, documentato e dimostrativo della volontà di fare. Perciò sono prudente. Ciò che conta sono i fatti perché, come diceva un grande ministro dei trasporti del passato, il sen. Carlo Bernini: "co e ciacoe no se impasta fritoe". (con le chiacchiere non si impastano le frittelle). Martedì contiamo di ottenere conferme e magari mangiare anche le frittelle.

15 novembre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Prosegue, nel più evidente stato confusionale, la vita economico-sociale e politica nel nostro Paese. Cerco di limitarmi ad alcuni fatti.

Il primo riguarda l'Ilva. L'incapacità nel gestire una questione che tanto pesa sulla vita economica del Paese e coinvolge circa 20 mila famiglie, se teniamo conto che anche l'indotto ne subisce le conseguenze , sta nel modo più evidente aggrovigliandosi su sé stessa. Innanzitutto occorre partire dalla decisione di escludere le responsabilità penali (lo scudo penale) ai nuovi gestori dello stabilimento. Non entro nel merito del fatto e mi limito ad osservare che una maggioranza in Parlamento ha consentito tale decisione. Se era sbagliata la scelta di offrire tale garanzia non doveva essere concessa. Una volta prevista non è accettabile in un Paese che, solo perché una parte della maggioranza che sostiene l'Esecutivo in carica è modificata, si stravolgano le intese raggiunte. Così come è vergognoso che chi ha partecipato alla scelta votando per l'eliminazione di una clausola concordata, poi alimenti la guerriglia e ne chieda il reinserimento. Politici di questa "stazza" si dovrebbero vergognare ed avere il coraggio civico di dimettersi dalla politica. Ma il ministro che ha firmato quell'accordo l'ha fatto da solo? Ed il presidente del Consiglio lo ha avallato? Se non si è fatto l'interesse del Paese la Corte dei Conti perché non richiede i danni? Sostenere che l'imprenditore ha deliberatamente fatto una azione a danno dell'impresa e dell'Italia, magari è vero, ma non ritengo che chi ha fatto l'accordo non abbia previsto garanzie adeguate se no sarebbe stato un Pirla? (per come lo conosco non lo credo).

La questione si sta ulteriormente complicando per l'intervento della magistratura che sta ripetendo quanto successe alcuni anni fa con l'Evergreen che aveva deciso di investire nello sviluppo del porto di Taranto. In quel caso la magistratura intervenne per un ipotetico reato ambientale (gli escavi per consentire l'arrivo di navi di maggiore stazza) e l'amministratore finì nelle patrie galere. Il risultato? Quella compagnia decise di mutare strategia ed andò ad investire nel porto del Pireo, le accuse non trovarono seguito così la città, ed i suoi cittadini persero una opportunità di sviluppo e di occupazione. Ora, spero di sbagliare, temo si stia, in modo diverso, rivivendo la medesima storia che, come tutti sanno, quando si ripete solitamente finisce in tragedia.

La domanda tuttavia rimane sempre quella. Ma chi ha il potere di governare cosa sta facendo? Possibile che non vi sia un sussulto di orgoglio da parte di chi si definisce leader di un Paese o di un partito per mandare a farsi fottere (chiedo venia per il francesismo) gli incapaci ed i demagoghi che stanno portando il Paese alla deriva?

Questi teorici della "decrescita felice" e gli ambientalisti di mestiere si rendono conto che stanno rovinando un economia e tolgono speranza ai giovani? Aver introdotto il reddito di cittadinanza è un delitto contro il bene della popolazione. Il valore che deve essere coltivato e sviluppato è quello del lavoro e del sacrificio. Non è il "far niente" a dover essere retribuito. L'aiuto deve servire a chi si impegna per lavorare.

Non è un principio nuovo o anti pauperista è presente addirittura nelle lettere che l'Apostolo delle genti, un gigante della Chiesa, inviava. Nella seconda lettera ai Tessalonicesi l'apostolo Paolo diceva: " noi non siamo rimasti oziosi. Né abbiamo mangiato pane di alcuno, abbiamo lavorato duramente, notte e giorno per non essere di peso ad alcuno di voi. Vi abbiamo sempre dato questa regola: chi non vuole lavorare, neppure mangi. A questi tali ordiniamo di guadagnarsi il pane, lavorando." Verrebbe da concludere con il classico: "chi ha orecchie per intendere intenda". Che dire di più?

Destinare risorse distraendole a chi vuole intraprendere o lavorare è da respingere perché delittuoso. Oggi il governo e' costretto a proporre manovre per coprire le uscite determinate da questa follia.

La seconda osservazione assume a riferimento certe proposte, che possono trovare anche condivisione. Argomenti come la concessione della cittadinanza, sulle modifiche del sistema elettorale, sulla prescrizione o alle normative connesse alla giustizia, probabilmente sono adeguate ma dovrebbero essere affrontate dopo che i temi che riguardano più da vicino i cittadini e le imprese siano stati definiti. Presentare degli emendamenti che prevedono la riduzione dell'Iva sugli assorbenti o sui profilattici quando sta crescendo l'emergenza lavoro, sicurezza, sanità, infrastrutture ed il PIl del Paese si avvia a divenire negativo è poco responsabile e non ha alcun senso.

La terza vicenda vede coinvolto le imprese del trasporto. Preoccuparsi degli evidenti cambiamenti climatici e delle calamità naturali è doveroso. Attribuirne la responsabilità al mondo dei trasporti è demagogico e serve solo per giustificare le misure assunte per fare cassa. Il problema è l'educazione delle persone. Occorre far crescere la consapevolezza su alcune verità inconfutabili. Non è la plastica che inquina ma la maleducazione di chi la utilizza dimenticandosi di essere parte di una società civile. Non sono i mezzi pesanti che spargono climalteranti. I dati affermano che solo il 4,6% è imputabile a loro e nel giro di dieci anni la percentuale di inquinamento a loro attribuita è diminuita del 29,7%.

Ebbene nelle proposte della legge finanziaria al trasporto su gomma venivano sottratte in un biennio delle risorse, peraltro già concordate, per più di un miliardo. Qualcuno sostiene non reali questi timori ma oggi che sono stati definite con chiarezza è meglio. Quando le norme non sono chiare ed evidenti consentono manovre interpretative che possono nuocere alla collettività. Dopo il verbale di intesa, proposto dalla signora ministro dei trasporti On. Paola De Micheli, siamo più tranquilli. In due incontri ha saputo sfoltire i dubbi, chiarire le incertezze e fornire gli impegni che le federazioni dell'autotrasporto chiedevano. Dobbiamo dare atto all'intervento del ministro, dei Suoi collaboratori e riconoscerne la positività. Ora si dovrà gestire il tutto. Sia a livello parlamentare che amministrativo. Una fase nuova e positiva potrebbe aprirsi per tutti, se portata avanti. E' quella da noi più volte richiesta e che si basa sul rilancio della necessità di confronti periodici a livello politico. È la premessa del verbale di intesa.

Qualcuno potrebbe propendere ancora che la strada da praticarsi dovesse essere quella dello scontro, ma a chi la pensa così evidenzio come le normative per essere modificate debbono sempre e comunque passare per l'approvazione delle Camere. Quindi con il fermo si sarebbe ottenuta una identica situazione. Credo si debba perseguire la strada della ragionevole consapevolezza, accompagnata da una verifica costante sulla evoluzione rispetto a quanto concordato. Rispetto l'idea di chi teme che come nel passato la ragionevolezza mostrata dalle federazioni abbia prodotto scarsi risultati. Forse il fermo avrebbe riassegnato alla categoria il ruolo di rappresentanza e la dignità che le compete. Oggi la situazione è tuttavia complessa. La gente, le imprese ed alcune zone del Paese stanno soffrendo. Il senso di responsabilità ha inciso sulla decisione di dare fiducia al ministro che, e questo è innegabile, nel giro di pochi giorni ha portato concretamente le soluzioni che aveva prospettato. Nel passato talvolta veniva praticato il rinvio. L'onorevole De Micheli non lo ha fatto. Anzi in pochi giorni ha prodotto proposte e soluzioni. Certo il tutto deve essere coltivato e passare attraverso passaggi e verifiche. A noi compete seguire la strada tracciata, e lo faremo. Ma alla categoria spetta il compito di rafforzare le federazioni di rappresentanza, incominciando magari con il saper distinguere chi organizza solo "show" ma non è presente nei momenti di trattativa sui temi fondamentali, da chi con sacrificio e perseveranza cerca invece a costruire soluzioni.

21 novembre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Una settimana parlamentare che, se ha visto da un lato l'avvio dell'esame della legge di bilancio con un numero spropositato di emendamenti, dall'altro ha registrato un aumento della litigiosità all'interno delle forze politiche, anche della stessa maggioranza. Una situazione della quale il Paese non sente proprio la necessità.

La situazione più deflagrante è quella legata alla vicenda del Mes (il Meccanismo Europeo di Stabilità) che sta facendo registrare uno scambio virulento di reciproche accuse che vede protagonisti il presidente Conte ed il leader della Lega Matteo Salvini.

Il secondo accusa il premier Conte di aver accettato un accordo penalizzante per il Paese che vede, da un lato la partecipazione alla formazione del capitale, pari a 125,3 miliardi di euro (l'Italia, ha versato 14,3 miliardi di euro ad oggi), dall'altra la possibilità di adire al fondo, così prevede il MES, solo se sussistono le condizioni stabilite a livello europeo. E' su questo aspetto, non irrilevante, che si concentra lo scontro. Tra le condizioni previste, infatti, vi è anche il rapporto debito PIl, stabilito nel 60%. È noto che il nostro Paese non lo rispetta. Questo, unito ad altri parametri restrittivi, vedrebbe l'Italia partecipante alla formazione del capitale ma di fatto impossibilitata ad usufruirne. Ciò che è peggio è la possibilità di costringere a percorsi di ristrutturazione predefiniti ed automatici con il rischio di coinvolgere i risparmi degli italiani. Lasciamo ad altri la definizione nel merito. Matteo Salvini accusa il Presidente di aver sottoscritto un accordo a danno del Paese. Versione fortemente avversata dal Premier che ribalta le accuse sostenendo come su tale punto vi sia stato anche l'accordo del leader della Lega, e per questo annuncia querele. Ciò che non si riesce a capire è come sia possibile che non esista un'intesa scritta su un fatto così rilevante che riporti le decisioni assunte (oggi anche le discussioni condominiali si registrano nei verbali). Spinto dalla curiosità ho cercato negli atti parlamentari ed ho trovato sia la descrizione tecnico giuridica, elaborata dall'ufficio rapporti della Camera dei Deputati, riguardanti i contenuti del MES, che ne chiarisce i contenuti. Nel testo si riportano ben due risoluzioni ministeriali (Camera e Senato), a firma dei capigruppo di Lega e 5 Stelle, che impegnano il Governo a "non approvare modifiche che prevedano condizionalità penalizzanti… e comunque a "rendere note alle Camere le proposte di modifica prima di sottoscriverle". Queste risoluzioni risalgono a poco dopo la metà del mese di giugno 2019. Mi domando allora su cosa si stia discutendo. Gli atti parlamentari sono chiari ed anche se vi fosse stata una riunione successiva, non sarebbe in grado di modificare le decisioni del Parlamento, che è sovrano. Il mio timore, quindi, è legato al rischio che in una simile situazione si determini una situazione incontrollata che potrebbe anche rimettere in discussione le intese raggiunte, almeno in parte, dall'autotrasporto con il Ministro dei Trasporti. La legge di bilancio rischia di divenire lo strumento attraverso il quale sviluppare una diatriba politica e le imprese interessate non vogliono pagare il conto.

La seconda questione è relativa alla situazione Ilva che vede coinvolti anche imprenditori dell'autotrasporto che non percepiscono quanto a loro dovuto. Anche in questo caso devo osservare come esista un contratto sottoscritto che preveda clausole ed impegni reciproci. Ritengo che la questione dello "scudo penale" per le conseguenze determinate da fattori risalenti a tempi precedenti la sottoscrizione del contratto, sia un fatto rilevante e che le parti, prima di ratificarlo lo abbiano valutato attentamente. Chi ha deciso di eliminare la clausola è stato il Governo italiano che ha gestito, a mio avviso, male la questione, innescando la reazione di una parte firmataria (anche un bambino comprende la delicatezza di quel punto). Non escludo certo che l'investitore abbia voluto approfittare dell'errore ma i patti sono da rispettare e non possono essere modificati unilateralmente. Possibile non vi sia stato nessuno che abbia evidenziato quanto l'eliminazione della clausola avrebbe determinato? Se così fosse definire chi l'ha consentito dilettanti allo sbaraglio mi pare

il minimo. Anche in questo caso purtroppo le conseguenze ricadono in capo ai nostri operatori ed ovviamente ai lavoratori. Intanto le polemiche politiche montano e le soluzioni si allontanano.

Sulla vicenda Alitalia, (la terza criticità) siamo in una condizione assurda. Un Paese che vive di turismo non può sottovalutare il fattore accessibilità ed il tema dei collegamenti. Risolvere dando certezze ad investitori interessati anche in tema di riorganizzazione, ivi compreso il costo del lavoro, è decisivo. Invece sentir dire da chi rappresenta il Paese di non saper cosa fare è desolante. Così ci avviamo a probabili nuovi interventi dello Stato, il che incrementa il debito pubblico e ci riporta alle condizioni previste dal MES.

Gli eventi calamitosi di questi giorni stanno mettendo in ginocchio il Paese e la vita dei cittadini, oltre che i collegamenti necessari per l'economia. Già la linea ligure con la Francia soffre le conseguenze della sciagura determinata dal crollo del ponte Morandi. Ora si aggravano anche i collegamenti che interessano l'intera zona ovest del Paese. Di fronte all'annunciata chiusura del tunnel del Bianco, alle difficoltà in atto al Frejus, alle limitazioni esistenti per l'attraversamento della Svizzera, diventa evidente che se l'Austria ed il Tirolo vorranno proseguire nella scelta illegittima di introdurre ostacoli alla circolazione dei mezzi pesanti, non solo il trasporto patirà le conseguenze ma tutto il sistema produttivo nazionale andrà in difficoltà. Per questo ho sollecitato la ministro De Micheli, che il giorno 2 dicembre incontrerà la nuova Commissaria ai trasporti europea, ad essere determinata ed ottenere iniziative risolutive concrete. In tal senso il consiglio confederale di Confcommercio di questa settimana, ha dato mandato al presidente Sangalli di sollecitare l'azione del Ministro. Questo ultimo aspetto mi induce ad aprire una riflessione relativa all'ultima brillante intenzione di alcuni componenti del Governo. La revoca delle concessioni autostradali. A parte che, se attuata, si aprirà una vertenza legale che rischia di essere pesantissima (anche in questo caso gli atti di concessione, è immaginabile siano ben dettagliati e quindi il tempo della definizione del tribunale non potrà essere breve). Ciò che preoccupa è chi gestirà la rete autostradale dopo la disdetta? I concessionari? L'Anas? Sono quesiti rilevanti e decisivi. Non sarebbe più adeguato obbligare le società che gestiscono la rete autostradale ad attuare quanto previsto dalle concessioni e impegnare il Ministero competente (spesso si dimentica che al dicastero delle Infrastrutture è demandato l'onere dei controlli) a verificare gli interventi effettuati? Non sembra essere così difficile. Accertate le responsabilità con i tempi necessari si potranno chiedere gli eventuali danni, come previsto dalle concessioni e dalle leggi. Non vorrei invece ci trovassimo in un nuovo pasticcio, (il caso Ilva non insegna nulla?) nel quale i problemi di mobilità e della sicurezza si aggraveranno, e le richieste dei danni, se riconosciuti, graveranno comunque sulla collettività. Il Paese rischia di finire, da subito, in una situazione terribile per la mobilità, poi finanziariamente se dovesse uscire perdente dal giudizio della magistratura.

"A pensar male si fa peccato ma spesso ci si azzecca", dice un vecchio adagio. Non sarà questa la strada per raggiungere così l'obiettivo della "decrescita felice" tanto sostenuta da una forza politica che lo persegue con perseveranza dal suo ingresso nella politica nazionale? Mi auguro invece sia solo incapacità e insipienza e demagogia spicciola. I segnali comunque esistono tutti ed i prossimi mesi, saranno decisivi e, speriamo, non tremendi. "Ma l'Italia giocava alle carte e parlava di calcio nei bar….." così cantava il grande Giorgio Gaber.

29 novembre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Proseguono i lavori parlamentari sulla legge di bilancio al Senato. Dare una definizione di quanto sta per succedere forse bisognerebbe ricorrere ad un veggente. Emendamenti a iosa e modifiche a norme appena introdotte fanno da corollario ad una situazione che definire complessa e caotica è riduttivo. Seguiamo con la dovuta attenzione le evoluzioni, anche perché nella legge di bilancio sono previste norme che toccano il settore dei trasporti ed alcune di queste sono frutto dell'intesa sottoscritta con Unatras. Ricordo sempre che gli accordi si raggiungono insieme e se si vuole modificarle è uso non farlo unilateralmente. Lo dico in quanto il testo di un emendamento presentato alla Commissione trasporti Senato non è in linea con quanto convenuto, tanto che Unatras ne ha chiesto subito la modifica.

In questa situazione irrompono anche le sempre più accese polemiche tra opposizione e maggioranza sul M.E.S, sui temi della giustizia (prescrizione), sulle tasse, oltre ad altri elementi. Probabilmente questa situazione è da collegare anche con le prossime elezioni regionali che nel mese di Gennaio si terranno in Emilia Romagna ed in Calabria.

Credo sia giusto, sul M.E.S. non lasciarci fuorviare dalle opinioni interessate sul Meccanismo Europeo di Salvaguardia che nei dibattiti televisivi e sui giornali abbondano in questi giorni. La sensazione è che si voglia far credere che all'Italia il meccanismo sicuramente giovi. Balle! Per questo ne parlo ancora.

Occorre assumere a riferimento i commenti degli uffici legislativi della Camera e le risoluzioni parlamentari. (Chi intendesse leggere i testi integrali li può richiedere alla segreteria). Entrambi inequivocabilmente lasciano intravvedere che il rischio di intervento degli euro burocrati sulla ristrutturazione del debito è presente. Altrettanto così come risulta chiara la posizione parlamentare che impegna il Governo a non accettare il testo predisposto a livello comunitario.

Invito poi coloro che volessero approfondire ulteriormente a leggere le valutazioni: del professor Tremonti (docente ed esperto di materie fiscali) ed, in modo particolare, le perplessità del presidente dell'ABI, che rappresenta le banche, Patuelli ma soprattutto quelle del Governatore della Banca d'Italia, Visco. Le prime e chiare valutazioni dicevano che "i piccoli ed incerti benefici di una ristrutturazione del debito debbono essere bilanciati. **il rischio enorme è che il semplice annuncio di una sua ristrutturazione possa innescare una spirale perversa di aspettative di default".** (Un banchiere centrale che scrive "rischi enormi" equivale all'allarme rosso diramato dalla protezione Civile, anche se oggi sembra ammorbidire le preoccupazioni già espresse. Sarebbe interessante conoscere le motivazioni). Non ritengo di essere così sprovveduto da confondere il termine "possibilità" con "certezza di applicazione degli automatismi". Ma lasciare a 6 euroburocrati, tra i quali non è presente alcun italiano, il potere di decidere se intervenire sul nostro debito pubblico, mi pare oltremodo rischioso, pensando anche a quanto successo alla Grecia.

Parlo della questione perché, al di là che coinvolge gli imprenditori e gli italiani, rischia di ripercuotersi sulla legge di bilancio che contiene stanziamenti per il trasporto. Una legge che per poter sostenere il reddito di cittadinanza deve garantirne le coperture. Un costo a dir poco eccessivo se rapportato al risultato ottenuto molto distante dall'obiettivo prefissato. (I 3 miliardi di spesa, ad oggi, avrebbero infatti determinato poco più di un migliaio di occupati. Un imprenditore che facesse un simile investimento si dovrebbe sottoporre ad un Tso urgente). Mantenere i lazzaroni e togliere risorse a chi intraprende non pare una "gran scelta".

Insomma una gran confusione sotto il cielo ed alcuni segnali già si notano. Prima la tassa sui containers, sostituita da quella sulle concessioni portuali; poi sulle auto aziendali, da ultimo, ma non meno importante

per noi, l'emendamento presentato per il recupero dell'accisa che appare riduttivo rispetto alle intese sottoscritte con l'autotrasporto. Ora su questo aspetto, che coinvolge molte imprese, non vorrei vi fosse una sottovalutazione del "rischio proteste" da parte degli operatori. E' vero che la legge di bilancio viene approvata entro il 31 dicembre. Ma questa volta "cosa fatta capo NON ha". Il mese di gennaio riveste una particolare importanza per la politica e la maggioranza di Governo. Le elezioni di due regioni, Calabria ed Emilia Romagna, sono politicamente rilevanti e se le proteste dell'autotrasporto, anche in forma autonoma, fossero effettuate per la mancanza di rispetto delle intese raggiunte, penso non produrrebbero un effetto positivo per le forze di Governo. Altro che sardine!

In settimana la Ministro ha incontrato la nuova Commissaria europea ed ha prospettato, come da intese, la vicenda dei nuovi divieti che si vuole introdurre al Brennero. Su tale aspetto ho riconosciuto la positività di quanto attuato ma, senza una soluzione concreta, si dovrà pur attuare una sorta di autodifesa.

Non sembra prendere una strada in discesa la "vertenza Ilva" che vede coinvolti molti dei nostri operatori. Anche su questo aspetto si dovrà assumere una decisione unitaria in merito. Non è possibile lasciare senza tutela degli imprenditori. La richiesta di un intervento del Ministero dei trasporti non è più rinviabile. Il Ministro può inserire un emendamento sulla pre deducibilità per eliminare la possibilità di interpretare, come non applicabile alle imprese di trasporto, tale possibilità, come concordata per altro con i precedenti Esecutivi.

Tutto questo potrà essere affrontato nell'incontro che, così dice il verbale di intesa, dovrebbe tenersi con il Ministro dei trasporti a breve.

Stiamo vivendo un clima fondato sul "così è se vi pare" di Pirandelliana memoria. E i media giocano il ruolo rilevante. Qualche esempio per tutti. L'annuncio che la tassa sulla plastica è stata ridotta del 70%. Vittoria! Il popolo si beve l'assunto che il Governo ha diminuito la tassa. Ma non è così! In effetti non essendovi, allo stato delle cose, alcuna tassa sulla plastica il risultato vero è che è stata introdotta una tassa del 30%. La medesima fattispecie si riscontra sull'Iva. È vero che è stata sterilizzata ma la percentuale di tassazione è identica all'anno scorso, quindi concretamente si è evitato un incremento, ma non si sono ridotte le tasse. Invece la categoria dei "pennivendoli" riesce a far passare il messaggio che il Governo (che è buono!) ha diminuito le tasse. Così vanno le cose. Gli italiani si sforzino di comprendere ed approfondiscano le reali portate di quanto sta avvenendo. Non come diceva Gaber, lo ripeterò fino alla noia: giocando alle carte e parlando di calcio nei bar….

6 dicembre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Si avvicina il momento della verità che consentirà agli italiani di conoscere quelli che sono i provvedimenti, gli stanziamenti ed i tagli che la legge di bilancio conterrà. Nel gran bailamme di queste ultime settimane si è potuto leggere di tutto. Annunci di nuove tasse, subito cancellate; prese di posizione da parte dei leaders dei diversi partiti, poi finite nel nulla, nuove clausole di salvaguardia sull'accisa. Insomma un vero e proprio caos. Tra poco gli italiani scopriranno la verità e valuteranno quello che il governo ha predisposto.

Ovviamente in questa situazione ho ritenuto di dover affrontare il dibattito sul M.E.S che ha registrato "stranamente" economisti e commentatori di grido passare da un fronte all'altro. Inizialmente il Meccanismo trovava tra i dubbiosi, se non contrari, Cottarelli, il Governatore della Banca d'Italia, Visco, Ricolfi, il presidente dell'ABI, tanto per citarne alcuni. Con il passare dei giorni, senza che concretamente siano avvenuti mutamenti sostanziali, i pareri dei cosiddetti esperti, non tutti, hanno cambiato direzione. Che abbiano avuto qualche illuminazione? La questione è ancora tutta da definire e l'ulteriore risoluzione, votata dalle Camere proprio in questa settimana impegna, ma con prudenza, l'Esecutivo a contrastare gli automatismi di correzione del rapporto debito-Pil ed a prendere un po' di tempo fino a metà gennaio. Giusto per passare le feste ed approvare la legge di bilancio. Vedremo come andrà a finire. Una brutta figura, questo è certo, per chi aveva annunciato ferma opposizione per tutelare gli interessi italiani al Meccanismo. Questi sono ben identificati. Nel dibattito parlamentare si è registrato un cambiamento radicale del Movimento 5 Stelle che si è rimangiato quanto sostenuto e votato il 19 giugno (potenza della poltrona?). Una situazione che mi azzardo a prevedere non porterà ad alcun mutamento delle regole del M.E.S. Far finta di non sentire le dichiarazioni che provengono dall'Europa è come nascondere la testa sotto la sabbia. Non mi considero un esperto ma la possibilità che venga chiesta la ristrutturazione del debito nel caso ne avessimo la necessità, non è remota.

La negatività è che se, come emerge da un'indagine solo il 9% degli italiani è a conoscenza del meccanismo e cosa potrà produrre, significa che chi aveva il dovere e la responsabilità di illustrarne i contenuti non lo ha fatto. I cittadini ne subiranno solo le conseguenze. Caso mai è la classe politica ed i media che anziché informare con dovizia di particolari e soprattutto con parole semplici, fino ad oggi, hanno utilizzato il tempo in ragionamenti incomprensibili ai più o propinato confronti nei quali opinionisti "*in ignobili trasmissioni si schiaffeggiavano come coglioni*" (come cantava Gaber nella canzone "Si può").

Per questo tra parlamentari inadeguati e giornalisti condizionati, su un tema delicato ed impattante ho voluto affrontare l'argomento, fino a tediarvi, assumendo a riferimento documenti non contestabili. Ho pensato fosse giusto evidenziare come non esistano certezze ma fondati dubbi sulla possibilità che dei decisori europei, (per lo più burocrati tra i quali nessun italiano) valutassero se l'Italia, qualora avanzasse richieste di intervento previste dal Meccanismo, dovesse essere costretta a dover intervenire sul valore dei propri titoli di Stato e magari a ristrutturare il debito pubblico per ottenere l'applicazione del meccanismo, finanziato anche con 125 Mld dall'Italia. Perché allora correre un rischio visto che le assicurazioni non ci forniscono un quadro chiaro?

In tema di messaggi etero diretti quello del cambiamento climatico sta diventando il mantra di tutte le decisioni dei governi che ci coinvolgerà sia in termini economici limitando le libertà di impresa. La recente comunicazione sul Green Deal europeo della Nuova presidente della Commissione europea non dovrà in alcun modo vedere i nostri parlamentari indifferenti. Il clima è un argomento serio e terribilmente tecnico. Cantanti, alcuni anche non particolarmente eruditi, avvenenti attrici, ma anche una ragazzina elevata al livello di massima esperta sul clima, pronunciano, manco fossero scienziati del livello di un Zichichi o di Rubbia, sentenze e lanciano annunci apocalittici, che rilanciati da coloro che vengono chiamati organi di

informazione, generano un comune sentire, basato non su dati scientifici ma sul pressapochismo. Questo purtroppo trova attenzione nei politici, attenti solo al consenso, ed il risultato rischia di essere drammatico. Provvedimenti inutili, costosi che complicano la vita della gente e l'attività di tanti operatori. Non sarà che dietro vi sia l'interesse, non per l'ambiente, cosa buona e doverosa, ma di gruppi finanziari? Possibile che non si voglia comprendere che il clima non sia un fattore limitato localmente ma subisca le conseguenze di paesi come l'India, la Cina, gli Usa, la Russia, che in fatto di emissioni non sembrano propriamente in linea con gli esasperati principi ambientalisti? Anche in questo caso si rischia di pagare il conto senza partecipare al banchetto.

Ricordo alcuni studi/previsioni del passato a dimostrazione come certi catastrofici annunci si siano rivelati errati. Nel 1975 si annunciava che il mondo si avviava verso una nuova era glaciale; negli anni 80 invece si è lanciato l'allarme che nel 2000 ci sarebbe stato l'aumento delle temperature con il riscaldamento globale e la desertificazione. Nulla di tutto ciò si è realizzato. Forse il mago Otelma avrebbe saputo fare di meglio.

Viene da preoccuparci, perciò, di fronte alle catastrofiche previsioni e piani che pongono il raggiungimento degli obiettivi di emissioni zero nel 2050. Molti di loro non saranno più ai loro posti. E nessuno quindi potrà rinfacciare loro nulla.

Il mondo dei trasporti è sempre e comunque stato nel centro del mirino. Come sparare sulla Croce Rossa. Gli aerei, e le navi partecipano all'inquinamento del pianeta? Ed i stramaledetti TIR? Non sono forse loro gli assassini che, oltre ad inquinare, percorrono in modo prepotente le strade? Questi giudizi frutto di luoghi comuni non concorreranno, per caso, agli interessi di qualcuno? L'energia elettrica, oggi di moda, come si produce? Gli investimenti per le pale eoliche a quanto ammontano? Risulterebbe che la Germania produca ancora l'energia, quasi per il 40%, con il carbone. Mille miliardi annunciati dalla Ursula Von der Leyen per ottenere l'impatto zero dove saranno utilizzati? Si dovrà vigilare parecchio.

Ho voluto provocatoriamente affrontare questi argomenti perché si incominci a riflettere sulla necessità di approfondire e soprattutto di pretendere una corretta informazione. Rifuggiamo dagli urlatori, pagati a peso d'oro, che gridano come dei forsennati, senza dire nulla. Si pretenda invece riflessione e competenza. Personalmente ammiro attori come Brad Pitt o De Niro ma onestamente sui temi scientifici credo di più nei professori Battaglia, Rubbia e Zichichi ed altri scienziati universalmente riconosciuti dal mondo del sapere. Un conto sono le fiction un conto la realtà che impatta con le imprese e la vita della gente. Non ritiriamoci e rivendichiamo il ruolo della scelta razionale e ragionata.

Se ho dei problemi di cuore non andrò mai da uno "sciamano" ma da un medico cardiologo. Così se voglio comprendere i fenomeni atmosferici, i cambiamenti climatici, le evoluzioni dei sistemi finanziari oppure dei fenomeni sociali, non accetterò a scatola chiusa le tesi dei Giordano, Travaglio e compagnia cantando, ma mi rivolgerò a riconosciuti esperti e studiosi delle materie, in grado di sviluppare ragionamenti evitando di tener conto di coloro che si limitano ad urlare solo per aumentare l'audience, il cachet e vendere qualche copia di libro o giornale in più.

"*Fatti non foste per viver come bruti ma per seguir virtude e conoscenza*" cosi declama il "divino Poeta". Seguiamo questa indicazione e cerchiamo di ragionare su fatti, frutto di dati determinati dalla conoscenza. Facciamolo, ma in fretta, prima che questi ci conducano alla rovina.

12 dicembre 2019

IL PUNTO di Paolo Uggè

Innanzitutto Buon Natale e buon Anno a tutti coloro che hanno la pazienza di seguirmi, ma anche a quelli che non ce l'hanno. Un anno difficile sia a livello economico che politico. Un periodo che sta scaricando sui cittadini le scelte di una rappresentanza politica poco adeguata, che pare interessata più a salvaguardare la propria permanenza in Parlamento, piuttosto che occuparsi dei problemi dei cittadini e delle imprese.

La mia opinione personale è che questa situazione sia il frutto avvelenato di una commistione tra politici in cerca solo di un posto al sole ma privi di qualsiasi cultura di governo e di soggetti, solo assetati dalla volontà della gestione del potere fine a sé stesso, illusi di riuscire ad ottenere risultati positivi alleandosi a dei ragazzi di bottega, totalmente impreparati. Prima di redigere queste note ho voluto rileggere quanto in questi ultimi periodi avevo cercato di trasmettere. Ho trovato conferme. Non v'è ombra di dubbio che erano stati evidenziati i rischi che si correvano se i cittadini ed i nostri imprenditori, (l'autotrasporto non è mai stato molto apprezzato da chi sostiene la decrescita felice) stanchi di politici politicanti, e di come era gestito il Paese, subissero il fascino degli annunci di un "capo comico" . Sono riscontrabili a tutti i risultati di coloro che annunciavano di voler "aprire il Parlamento come una scatola di tonno". Speriamo si sappia trarre una giusta lezione da questa esperienza e si eviti di finire dentro una scatola di "sardine" in quanto, anche questa iniziativa a mio avviso, è solo il prodotto di laboratori politici, probabilmente senza avere lo scopo nobile di rappresentare gli interessi generali e non solo di una parte.

Oggi che stiamo entrando nell'anno nuovo sarebbe bene non sottovalutare quello che potrebbe essere il futuro. Spero non sia sfuggito a nessuno come si stia predisponendo, da tempo, una iniziativa che assume a riferimento un elemento del tutto condivisibile, (la salvezza del Pianeta), per far insorgere nei cittadini il convincimento che solo attuando le ricette proposte da alcuni personaggi, magari interessati, si riuscirà a tornare tutti a vivere sereni, salvando così il mondo. Sul tema ambientale non può che esistere una totale e piena condivisione. Sul come raggiungere l'obiettivo occorre invece ponderazione. Mi permetto allora di sottoporvi alcune riflessioni.

Tante sono le iniziative, sostenute dalla gran parte dei Media, che affrontano il tema del cambiamento climatico, generato da sostanze climalteranti. Come è possibile non convenire? Ma a mio giudizio occorre anche approfondire. Ci si pone mai la semplice domanda, forse pleonastica, se la plastica, "inquinatrice per eccellenza" ritrovata nei fiumi o nei mari non sia frutto più della maleducazione? Oppure se l'inquinamento atmosferico non sia la conseguenza di altrettanti comportamenti poco civili di tanti cittadini? Nessuno si domanda da dove provengano le fonti principali dell'inquinamento nelle città? Non è che politiche urbane e sul traffico errate o la mancata sostituzione degli impianti di riscaldamento di tanti uffici pubblici ne siano una concausa? Ed ancora è giusto sottovalutare quanto scienziati, più volte, hanno evidenziato su come l'inquinamento non possa essere circoscritto in una zona sola e pertanto se l'azione nei confronti di questi fattori non hanno il carattere dell'universalità rischiano di non avere l'effetto auspicato? Come mai non si parla di U.S.A, Cina, India e del loro modo di produrre e non si evidenzia che in Europa esistono Paesi che ancora oggi utilizzano come fonti di energia il carbone per il 40%? "Sostenibilità vuol dire riprodurre il capitale ambientale senza distruggere quello economico. Quindi non occorre tassare di più; ma meglio"

Personalmente sono favorevole a tutti gli interventi che producano miglioramenti ambientali ma la demagogia spicciola deve essere accantonata. L'importante è sapere come si interviene e chi deve pagare il conto. Solo alcuni? Oppure occorre una politica coordinata e non frutto di dannosa superficialità e luoghi comuni? Chi pensasse che il mio dire derivi dal fatto che sia nemico dell'ambiente o sostenga delle tesi per difendere il settore che rappresento, lo invito a rileggere i dati che attestano come in Italia sia diminuito l'inquinamento delle polveri sottili ed in modo evidente come le emissioni attribuite ai mezzi pesanti sia

pari al 4,6% mentre nella zona euro sia del 5,9% . Constati inoltre come mentre, sempre nella eurozona, le fonti inquinanti siano incrementate del 18% in Italia siano diminuite del 30%. Questa non è una mia fissazione ma discende da dati reali, peraltro mai contestati. Il motivo per il quale con determinazione insisto è dovuto al fatto che immagino , e temo, che nell'anno 2000 e nonostante il recente fallimento del summit mondiale sull'ambiente, una serie di azioni fondate sull'esasperazione della questione ambientale la logica della "caccia all'untore" (il trasporto su gomma) di manzoniana memoria dominerà. Sono solo visioni? Invito a leggere alcuni passaggi sulle azioni ritenute necessarie per il Green Deal, inserite nella comunicazione che la nuova presidente della Commissione europea ha presentato. (chi vuole li può trovare sintetizzate sulla Home page del sito)

L'anno che verrà non sarà facile e se anche questa volta siamo riusciti a mitigare alcune delle iniziative già presenti nella prime bozze della legge di bilancio, senza il coinvolgimento consapevole di ognuno di voi a sostegno delle iniziative che mi impegno a portare avanti, possiamo attenderci di tutto. Nessuno commetta l'errore superficiale di considerare acquisiti, per sempre, gli interventi a favore del settore. Non è scontato mantenerli ed averli confermati è una conquista delle federazioni, non di tutte ovviamente, specialmente di quelle a conduzione aziendale.

Ribadisco che per mia profonda convinzione è indispensabile una scelta a tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente. Ma vorrei fare di tutto per evitare che vi siano realtà del mondo della finanza mondiale che operino per indirizzare le scelte a scapito dei settori considerati "sporchi" dell'economia. Lo scopo appare del tutto evidente: garantirsi ottimi profitti. (consiglio di andare a leggere l'articolo di Tino Oldani per "Italia Oggi" che riprende l'inchiesta di William Engdhal.

L'impegno richiesto per il futuro è consequenziale e l'argomento diverrà un must dell'agire di coloro che vogliono realmente tutelare gli interessi dei propri rappresentati. A tutti, per queste ragioni posso solo chiedere di non mettere la testa sotto la sabbia, di non dividersi su impostazioni ideologiche ma soprattutto di approfondire le questioni. Non è filosofia o astrattezza che mi spinge a sostenere questo ragionamento ma la convinzione che se non ce se ne occupa direttamente, gli spazi liberi finiscono sempre occupati da altri.

Auguri e buone feste.

20 dicembre 2019