IL PUNTO di Paolo Uggè

Temo che la notizia non otterrà di essere oggetto dell'attenzione dei media per molto tempo, anche se il tema del deficit infrastrutturale sembra essere nell'attenzione dell'attuale ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Consentitemi di ricordare ancora una volta come l'essere riusciti a riportare la denominazione dei trasporti nella denominazione ufficiale del ministero non sia cosa da poco. Un risultato che meriterebbe molta più attenzione di quella datagli. Probabilmente o non è stata compresa o dava fastidio. Amen! Agli smemorati voglio ricordare che solo la Fai/Conftrasporto criticò il ministro Giovannini che nella passata legislatura eliminò la dicitura "trasporti" e la sostituì con "mobilità sostenibile", alla quale poi si aggiunse l'aggettivo "dolce". Solo idiosincrasia per una attività fondamentale per l'economia di un Paese o scarsa conoscenza dei processi produttivi? Non considerare che prima si effettuano le scelte su quale politica dei trasporti sia funzionale agli interessi del Paese e successivamente quali strumenti la possono realizzare è un errore da matita rossa. Come ho avuto modo di evidenziare nei miei interventi, anche al Presidente di Confindustria Bonomi, senza una logistica adeguata ciò che il sistema produttivo realizza è destinato a restare sui piazzali o nei magazzini, se non arriva a destino, secondo le esigenze di chi ordina le merci. Che un professore come l'ex ministro Giovannini sottovaluti tale esigenza mi sembra improbabile. Conseguentemente ritengo più aderente alla realtà una Sua idiosincrasia che deve nutrire nei confronti del trasporto su gomma.

L'impatto che il deficit infrastrutturale e le fragilità logistiche che infrastrutture inefficienti scaricano sui diversi settori penalizzando le esportazioni, questa volta non lo sostengo io ma è evidenziato da uno studio elaborato dal Centro studi Divulga su incarico dei Consorzi agrari, ed è in sintonia con quello che il dottor Mariano Bella direttore del centro studi Confcommercio ha sviluppato sull'accessibilità nel nostro Paese. Rammento un dato per chi è smemorato: Se il nostro Paese si dotasse dell'indice di accessibilità della Germania il nostro PIL salirebbe di 90 MLD/A. Se poi, soprattutto nel Mezzogiorno del Paese, le regioni elevassero la loro accessibilità a quella del Piemonte, il Pil usufruirebbe di una crescita di Circa 70 miliardi. Credo che le polemiche superflue sul perché Conftrasporto sostenga sia la realizzazione del Ponte sullo Stretto che l'eliminazione degli ostacoli alla libera circolazione, come quelli che il Tirolo e l'Austria frappongono alla circolazione dei mezzi pesanti, senza fornire alternative reali sul corridoio del Brennero, trovino una evidente risposta. Per il Ponte sullo Stretto è magnifico vedere come esperti, silenziosi fino ad oggi, stiano dimostrando interesse e condivisione sulla realizzazione dell'opera. Non è mai troppo tardi!

Le fragilità esistenti nel nostro Paese le cogliamo, è successo anche di recente ad Ischia ed in Valsassina. Se non "curate" con politiche che ne limitino i rischi, sono delle colossali palle al piede della nostra economia e dannose per i cittadini ed operatori. In questi giorni si è insediato il comitato per i giochi olimpici invernali in Valtellina, località Livigno. Anche la bellissima Valle ha un collegamento realizzato dalla Statale 36 che sovente subisce chiusure per frane nel tratto che collega Lecco con Morbegno. Una ragione degli episodi potrebbe essere nella progettazione di tale opera. Probabilmente solo per ragioni di risparmio la "corticale" del tratto è stata realizzata troppo in basso e questo rischia di produrre lo slittamento verso il lago. Il che è una aggravante che si aggiunge alle fragilità della zona. Ora poiché gli esperti ed i politici locali hanno escluso e bloccato, come Conftrasporto aveva caldeggiato, la realizzazione di un tunnel in alta Valle che collegherebbe la Valtellina alla Valcamonica, realizzando un collegamento di rilevante importanza sia in termini turistici che di viabilità, non ci resta che sperare che nel periodo pre- olimpiadi non si determinino fenomeni franosi importanti nella zona (facciamo i dovuti scongiuri). I collegamenti sarebbero paralizzati e l'Italia, organizzatrice dei giochi, ne uscirebbe non certo bene agli occhi del mondo. Una figuraccia senza limiti.

Le Olimpiadi hanno due reali punti di svolgimento che sono stati individuati a Cortina ed a Livigno e questo costringerà numerosi spostamenti e collegamenti tra le due località, il tunnel del Mortirolo, lungo solo 8 kilometri, avrebbe facilitato la mobilità tra le due località, oltre a ridurre di 110 kilometri il percorso, con benefici sul traffico e sulle emissioni di CO2. Questo non è stato tenuto in considerazione.

Ho voluto così ancora evidenziare, se ne fosse ancora necessario, quanto il tema delle Infrastrutture sia fondamentale per l'economia nazionale. Ho ricordato le risultanze degli studi del dottor Mariano Bella di Confcommercio, quelli di Divulga e dare una dimostrazione di come la classe politica affronti invece il tema fondamentale della infrastrutturazione del Paese. Solo ideologia e cultura del no?

L'Italia avrà sempre più la necessità di collegarsi con i Paesi che stanno a Nord dell'Europa e le opere che si devono effettuare nella mobilità alpina possono essere fondamentali, non solo per la nostra economia ma per la stessa competitività di quella europea. Questa è tra le considerazioni che indussero i Commissari europei dei trasporti: Karol Van Miert e Loyola de Palacyo, l'allora presidente della Commissione U.E. Romano Prodi ed il ministro delle Infrastrutture del governo Berlusconi Pietro Lunardi, a sostenere in anni passati la politica dei corridoi europei. La necessità di realizzare Reti di collegamento trans europee che, guarda un po', prevedeva il Ponte sullo Stretto, chiamate Reti TEN, è una scelta incontestabile se non si è accecati dalle ideologie e preconcetti.

Credo che la gente dovrebbe riflettere su quanto sia essenziale una politica dei trasporti adeguata per una economia come la nostra e debba essere a conoscenza di come abbia operato in scelte fondamentali la nostra classe politica. L'assurdità è che sul Ponte dello Stretto i promotori siano stati dei Commissari non Italiani ma anche come una certa classe politica italiana affronti la politica dei collegamenti. Una conferma ne emergerebbe se si volesse ripercorrere la decisione sul Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi, condivisa dall'allora ministro dei trasporti Bersani (governo a guida professor Giuliano Amato). Scopriremmo chi ha la visione e la cultura del No ideologicamente, rispetto ad una politica favorevole alle infrastrutture sostenibili. La mobilità deve in assoluto essere realizzata ed in modo sostenibile. Le condizioni che determinano il gap economico che penalizza le nostre esportazioni ed il Pil, come i due studi citati hanno reso evidente e documentato, sono sotto gli occhi di chi vuol vedere. Ambiente e produttività devono potersi coniugare. Tra l'altro anche i tentativi di colpevolizzare il nostro Paese sulla produzione di CO2 è stata smentita fortemente da Eurostat che ha in questi giorni diffuso i dati delle emissioni inquinanti. Ebbene dal 2008 si sono ridotte del 28% a livello europeo ma in **Italia del 36%.** Forse, allora, una riflessione dovrebbe essere effettuata.

22 dicembre 2022

Il Punto di Paolo Uggè

La sicurezza è un valore che dipende dal rispetto delle regole

Come riportato ampiamente dalle agenzie di stampa, il ministro Salvini ha incontrato nella giornata di mercoledì le federazioni dell'autotrasporto per inaugurare un primo confronto e fare il punto sulle tante problematiche e criticità collegate alle attività di trasporto. Essendo Conftrasporto una rappresentanza di interessi diffusi, sono stati trattati temi inerenti al mondo del trasporto marittimo, su gomma, su rotaia e dei servizi tecnico nautici.

Nel corso dell'incontro tenutosi successivamente con le federazioni dell'autotrasporto, a cui la Fai ha preso parte come componente dell'Unatras, si è potuto riallacciare i fili sulle problematiche ancora irrisolte e ribadire gli impegni contenuti nei protocolli di intesa sottoscritti nel tempo con il dicastero. Ricordiamo che è proprio grazie a questi accordi se si è giunti all'emanazione dei provvedimenti che hanno ristorato i maggiori costi sostenuti dalle imprese del settore a causa della guerra e della pandemia, fornendo risposte alle criticità esistenti. Altre questioni sono rimaste pendenti, anche per la sopravvenuta tornata elettorale.

L'occasione ha consentito di evidenziare quelle che sono le precondizioni essenziali per realizzare quella indispensabile sintonia tra il livello politico e le rappresentanze di categoria.

Per questo occorrerà che il ministro individui un referente politico che tenga i rapporti con il mondo associativo, con il quale affrontare le numerose e diverse tematiche sul tavolo. Ma anche che si definiscano le regole in grado di individuare quali siano i corpi intermedi che abbiano la reale rappresentanza delle imprese dei vari comparti.

Sempre per mettere in sintonia le esigenze delle imprese di autotrasporto con quelle legate alla sicurezza, è stata segnalata al ministro la necessità di dare attuazione ai controlli per determinare, allorquando si verifichino incidenti gravi con decessi e feriti gravi, i comportamenti di tutti gli attori della filiera del trasporto. Così, col coinvolgimento tanto del Ministero dei Trasporti quanto di quello dell'Interno, si darebbe finalmente applicazione al principio della responsabilità condivisa. Ricordiamo che tale norma, introdotta con Dlgs n. 286/2005, è stata inserita nel Codice della Strada e, se applicata, darebbe una risposta concreta al tema sicurezza.

Garantire l'effettività dei controlli, la funzionalità delle motorizzazioni, il rispetto delle norme sociali è essenziale. In particolare, la verifica dell'applicazione dei costi minimi di sicurezza, elaborati dal ministero, è uno strumento essenziale per sventare il rischio di pratiche commerciali scorrette e lesive tanto della concorrenza quanto della sicurezza. Sarebbe questa un'operazione che il ministro potrebbe avviare in piena legittimità e che sarebbe di grande supporto all'azione che intende portare avanti nell'interesse dei cittadini

L'incontro è stato, dunque, l'occasione per riannodare i fili del confronto e riprendere quelle tematiche spesso affrontate ma mai risolte.

Lamentarsi dei numerosi decessi ed incidenti che avvengono sulle nostre strade e non dare attuazione alle normative che potrebbero ridurre la frequenza di questi eventi e salvaguardare la sicurezza, significa perseverare in un grave errore che danneggia sia i cittadini che gli operatori. Anche le ultime notizie sugli accertamenti effettuati dalle forze dell'ordine presso alcune aziende, che hanno portato alla luce numerose violazioni delle norme sulla sicurezza del lavoro e sugli adempimenti fiscali, sono la riprova di quanto sarebbe utile ripartire dal rispetto delle regole.

15 dicembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè 25 novembre 2022

Il Governo ha avviato una serie di iniziative che impattano anche sulle attività di trasporto. Le prese di posizioni del ministro Salvini, relativamente al tema della permeabilità dell'arco alpino e delle infrastrutture in generale, lascia intravvedere un attivismo positivo. Noi non siamo la sponda di nessuna forza politica e quindi le nostre valutazioni dipenderanno esclusivamente dalle iniziative che concretamente saranno assunte. Operiamo, come sempre, nell'interesse degli imprenditori nostri associati e ricerchiamo confronti con le istituzioni al solo fine di tutelarli. Di certo non abbiamo mai accettato alcuna forma di coercizione o di "intermediazione dominante" e così sarà anche per il futuro.

Dunque, le federazioni del settore attendono di essere incontrate dalla politica al fine di rappresentare le esigenze della categoria e fare il punto sulle intenzioni e sulle linee di indirizzo che il ministero intende adottare per affrontare i temi più urgenti, tra cui quello delle risorse economiche e delle regole. Non possono restare ancora a lungo senza risposte, ad esempio, gli interrogativi sui costi della sicurezza ed i tempi di pagamento o quelli sulle norme relative ai trasporti eccezionali, che dal 31 dicembre rischiano di non essere più eseguibili. In particolare, inoltre, è necessario che per quanto riguarda le accise sui carburanti siano fornite certezze e che sia fatta chiarezza.

È pur vero che gli interventi riguardanti la parte fiscale dei prodotti energetici devono soprattutto evitare un innalzamento dei costi. Tale richiesta non può che essere un punto fermo per le rappresentanze del settore. Tuttavia, bisogna che responsabilmente ci si astenga dall'innescare aspettative irrealizzabili. Sull'accisa esiste una direttiva comunitaria che deve essere rispettata, almeno fin quando non si riuscirà a modificarla. Riportare il livello dell'accisa a quello vigente prima dei forti incrementi della materia prima, è tutto ciò che si può fare. Il decreto emanato ieri sembra scaturire da questa consapevolezza. Sommando lo sconto diretto di 15 centesimi alla pompa previsto per il mese di dicembre, con il recupero di 6,41 centesimi di accisa per gli euro 5 e 6, il livello della riduzione di cui gli autotrasportatori beneficiano viene riportato infatti a 21 centesimi circa.

I temi si stanno accumulando, tuttavia, ed è per questo che il confronto tra le federazioni più rappresentative e il ministero dovrebbe essere recuperato rapidamente.

Intanto, diversi argomenti contenuti nel manifesto inviato prima della campagna elettorale alle forze politiche da Conftrasporto e Unatras, sono stati oggetto delle esternazioni del ministro. Siamo lieti di darne atto. Ora è necessario però approfondire i vari capitoli ed adottare i necessari provvedimenti. Ecco perché diviene di vitale importanza avviare la fase degli incontri. Allo stesso modo, come in diverse occasioni già evidenziato, vanno diffuse anche nelle diverse realtà territoriali le iniziative assunte a livello nazionale. Gli sforzi e le azioni che il mondo legato alle associazioni riconosciute porta avanti, se trova risalto anche a livello delle singole realtà territoriali e federative non può che essere positivo.

Non penso sia sfuggito, ma nelle ultime settimane la Conftrasporto, direttamente oppure attraverso le federazioni aderenti, ha registrato numerose presenze sia sui media e che sui social. Dobbiamo irrobustire tutti gli sforzi che vengono portati avanti a livello nazionale. Questo fa della Conftrasporto e delle realtà collegate una squadra vincente.

Seguendo questa logica, evidenzio come la pubblicazione dell'incontro che Assarmatori ha avuto con il nuovo presidente della Commissione trasporti della Camera rientri nell'impostazione anzidetta. È nostra convinzione che la comunicazione sia una delle armi vincenti per trasmettere all'esterno l'immagine di una realtà fortemente presente.

Intendo infine richiamare l'attenzione su un valore che non accetteremo mai di mettere in discussione ed è il ruolo della rappresentanza. Se vi fosse mai l'idea di ritagliare ruoli privilegiati in virtù di amicizie o rapporti

personali, è bene che si sappia da subito che il mondo associativo non subirà in silenzio iniziative che provochino mutamenti nelle regole esistenti per generare posizioni di rendita.

La rappresentanza si conquista con l'azione, la conoscenza, la capacità e la presenza sul territorio e non per investitura dall'alto. Il vassallaggio è una cosa da Medio Evo.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Sicuramente l'attivismo del nuovo ministro dei trasporti Matteo Salvini sta generando notevoli aspettative.

Conftrasporto non può che esserne lieta, perché interpreta questo cambio di passo come il segno di una netta inversione di tendenza rispetto alla passata legislatura, nella quale il ministero preferiva dedicarsi alle tematiche ambientali piuttosto che lavorare per dotare il Paese di una politica dei trasporti funzionale, nata dal confronto con i rappresentanti del mondo del mare, ferro e della gomma. La modifica della denominazione del dicastero era già la più che evidente dimostrazione di questa singolare idiosincrasia, nonché di un atteggiamento pregiudiziale del suo titolare verso il mondo dei trasporti in generale e l'autotrasporto in particolare.

Ricordo di essere stato il primo, se non l'unico, a contrastare la scelta di togliere, dal nome del ministero, il riferimento a quella che dovrebbe essere la sua reale missione, ossia quella dei trasporti. Il mio non era un mero puntiglio lessicale, ma la ferma opposizione alla linea politica, a mio giudizio errata, che quella nomenclatura sottendeva.

La politica dei trasporti è la scelta primaria da effettuare; le infrastrutture sono lo strumento con la quale essa si realizza; il rispetto ambientale è ovviamente un'esigenza da tenere in debito conto. Oggi ci pare che i primi interventi del neoministro tornino proprio a riportare il giusto ordine di priorità tra questi elementi.

Mi limito a citare alcuni aspetti.

Riservare le risorse destinate a ristorare gli incrementi registrati sul gasolio alle imprese avente sede in Italia è positivo. Ritornare a porre al centro dell'azione politica del Ministero la realizzazione del Ponte sullo Stretto e la necessità di assicurare la permeabilità del corridoio del Brennero, altrettanto. Se, invece, dovessi elencare gli annunci sbandierati negli anni passati, a fronte dei quali nessuna opera è stata realizzata, non mi basterebbe il foglio. Vi invito però a condurre una rapida verifica su quante infrastrutture, nell'ultimo periodo, siano state effettivamente cantierizzate e avviate, nonostante fossero state inserite nel PNRR. Tra qualche tempo l'U.E ci chiederà conto del modo in cui sono state investite le risorse concesse al nostro Paese e vorrà sapere quanti dei progetti annunciati abbiano effettivamente visto la luce.

Convegni, comunicati, dibattiti, elucubrazioni su ipotetici interventi, sono azioni importanti ma se non producono opere, non servono a nulla.

Sulla questione del corridoio del Brennero il Governo, fino ad oggi, si è limitato ad inviare lettere e segnalazioni, senza conseguire alcun risultato. In questi giorni, abbiamo invece visto il neoministro prendere iniziative molto determinate ed incisive sul tema. Mi permetto di evidenziare anche che, se si attuasse finalmente una politica dei controlli ai confini per verificare che l'ingresso in Italia sia consentito solo ai vettori in regola con le norme ambientali, sociali e della sicurezza, si potrebbero già ottenere ottimi risultati. Faccio notare come una simile operazione, che favorisce la sicurezza ed il rispetto ambientale, non lederebbe affatto il principio della libertà di circolazione. Quindi perché aspettare ancora?

Nonostante lo abbiamo più volte richiesto, nulla di tutto ciò è stato fatto fino ad oggi. Alcune federazioni del settore hanno avviato un'azione legale nei confronti della Presidente della Commissione europea, denunciando l'inadempienza delle istituzioni comunitarie nei confronti delle infrazioni commesse dall'Austria. Ora la parola è di competenza anche della magistratura europea. La soluzione del problema,

tuttavia, non può attendere oltre, anche alla luce del fatto che nel 2024 dovranno essere effettuati interventi di risanamento sul ponte Lueg. Si tratta di una vera e propria emergenza dell'economia nazionale.

Riportare in vita la società Ponte dello Stretto sarebbe un ulteriore modo per dare un segno concreto della volontà di riprendere la scelta di realizzare l'opera. Quindi, per chi rappresenta le diverse modalità di trasporto, non può che essere benvenuta. Ovviamente anche la gronda di Genova, il completamento del terzo valico la trasversale Napoli Bari; l'A22 e A24, etc etc. devono essere contemplati da una politica infrastrutturale seria. Altro che mobilità dolce…

Certo che se poi i rappresentanti del governo nazionale non avversano il folle programma di chi intende, in nome di un ambientalismo di facciata, porre lo stop ai motori endotermici (compresi quelli dei mezzi pesanti) dal 2035, il proposito dichiarato di voler approcciare con ragionevolezza le politiche ambientali, coniugandole con le esigenze economiche, resta valido solo a parole. Il COREPER, organismo che raggruppa 27 ambasciatori europei, in questi giorni, ha dato il via libera ad un testo che dovrà passare al vaglio del Parlamento che è così impostato. La dichiarazione del ministro Salvini rilanciata sull'argomento mostra una Sua evidente contrarietà. A gennaio il Parlamento europeo dovrà dirimere la questione. Il mondo del trasporto, favorevole alla tutela ambientale, purché non sia solo ideologica, è pronto a sostenere ogni comportamento che operi per contemperare le esigenze dell'economia e il rispetto ambientale. Occorrerà in modo chiaro capire se si vorrà favorire l'economia orientale o europea, che nel mondo oltretutto è quella che produce meno inquinamento. Per questo sarà importante verificare quale sarà la posizione assunta dal nostro governo nazionale; certo è, che dovrà essere molto chiara.

Milano 18 novembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Si avvia la fase operativa del nuovo Esecutivo

Di quanto accaduto negli ultimi giorni non c'è molto da evidenziare. L'unico elemento degno di nota è che sembra ormai avviata la fase operativa della nuova legislatura, avendo l'Esecutivo, proprio in questa settimana, completato la riassegnazione degli incarichi nei diversi ministeri e formato le Commissioni parlamentari.

Unatras è già intervenuta per richiedere di riprendere i colloqui dove erano stati interrotti ed instaurare, in spirito di collaborazione, il necessario dialogo con la parte politica. Manca ancora l'identificazione di alcuni ruoli ministeriali anche se, nel frattempo, le questioni aperte relative alle misure riguardanti sia il gasolio, che l'Ad blue (e speriamo possa definirsi il più rapidamente anche la questione relativa all'Lng), sono stati portati a compimento. A tale proposito, voglio richiamare estrema prudenza sulla questione gas perché esistono differenze tra quello compresso e quello liquido che devono essere chiarite. Alimentare aspettative avendo poche certezze è un errore da evitare, per questo occorre prudenza nel diffondere ipotesi tutte da verificare. La Federazione ha ben presente la situazione che le imprese toccate da questa situazione vivono. Stiamo, come fatto in tutta la vicenda legata ai ristorni su gasolio, operando con attenzione ma senza creare attese inutili. Non appena avremo delle certezze le renderemo note, sperando che siano in linea con le aspettative delle nostre imprese.

Nel corso della settimana, abbiamo potuto constatare come il neoministro abbia avviato un percorso con il suo omologo austriaco per affrontare la questione Brennero. Oltre a ciò, abbiamo purtroppo dovuto prendere atto di come non si sia ancora spenta l'ondata ambientalista che sta portando avanti l'ipotesi di introduzione della nuova categoria Euro 7. Da oggi, pertanto, dovremo prestare ancora più attenzione alle scelte che la Commissione europea intente perseguire. Siamo in una situazione nella quale, senza tener in alcuna considerazione le attività economiche né i dati scientifici sulle emissioni climalteranti, questi teorici dell'ambientalismo ad ogni costo ipotizzano soluzioni penalizzanti solo per le economie europee, senza tener conto di quanto gli altri Paesi se ne infischino degli allarmi sull'ambiente. Un tema, questo, che ci vedrà ulteriormente e responsabilmente impegnati nei prossimi mesi.

Certo non possiamo fare a meno di domandarci cosa si potranno inventare per indurre l'acquisto dei nuovi autoveicoli. Probabilmente introdurranno penalizzazioni e divieti andando a colpire ancora le imprese. Sarà curioso verificare quanto ridurranno le emissioni inquinanti i nuovi automezzi rispetto agli Euro 6. Tutto ciò non ci fa presagire nulla di buono e ci mette in uno stato di allerta.

Si avvia dunque una fase nuova, che ci dovrà vedere impegnati e coesi ma determinati come sempre a tutelare gli interessi delle realtà che rappresentiamo.

11 novembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ora si parli di politica dei trasporti e logistica senza preclusioni ideologiche

Il Governo ha giurato ed ottenuto la fiducia. Quindi è in grado di operare, ripartendo magari proprio dal protocollo di intesa che le associazioni dell'autotrasporto avevano sottoscritto con il precedente Esecutivo. Auguri e buona fortuna.

Le prime uscite pubbliche del neoministro Matteo Salvini, come ho già attestato rispondendo ad una domanda rivoltami da un giornalista, sono riconducibili ai contenuti presenti nel Manifesto che la Conftrasporto ha elaborato e inviato a tutti i partiti in occasione dell'ultima campagna elettorale, evidenziando quelle che sono le esigenze e le attese del settore. Questa sintonia è certamente un segnale incoraggiante, che parrebbe indicare l'inizio di un percorso positivo verso la soluzione dei tanti problemi che il settore deve affrontare.

Ora si dovrà passare ai fatti e, parlando di fatti, non si può sottacere il tema del PNRR e della "messa a terra" dei progetti necessari a far crescere il Paese. Proprio al termine della scorsa legislatura, il ministro uscente ha prodotto un documento tecnico che, se letto alla luce dell'interpretazione scorretta delle norme comunitarie adottata finora, potrebbe escludere dal novero delle opere finanziabili con fondi pubblici le infrastrutture stradali, indirizzando così tutte le risorse disponibili verso la sola realizzazione di infrastrutture ferroviarie. Una decisione dell'ultimo minuto, questa, che ci preoccupa particolarmente perché rischia di vincolare le scelte politiche del nuovo titolare del dicastero.

Di cosa si tratta, precisamente?

Il precedente Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, a settembre, ha approvato le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nel settore stradale.
Si tratta di un documento tecnico di cui devono tenere conto i promotori e gli attuatori degli interventi, per poter accedere al finanziamento pubblico di tali interventi stradali.
Le linee guida hanno replicato i criteri fissati dall'Europa per la redazione del PNRR e, in particolare, il rispetto del principio DNSH, ovvero di non dover arrecare un significativo danno all'ambiente.
Nel dibattito pubblico che ha seguito il varo del PNRR italiano, i nostri rappresentanti istituzionali hanno ripetutamente attribuito al rispetto di questo criterio europeo DNSH l'esclusione dal Piano delle infrastrutture stradali, per altro estremamente necessarie per l'efficacia e la sicurezza del trasporto e della logistica nazionale. Ma non è così!
Alla luce di questo infausto risultato, non vorrei, quindi, che l'adozione di questo medesimo criterio per la selezione delle opere stradali nazionali comporti, come indesiderato lascito del precedente ministro, una sostanziale impossibilità, per l'Italia, anche con fondi nazionali, di realizzare i necessari potenziamenti della rete stradale e autostradale.
Una attenta lettura della Comunicazione della CE del 18/02/2021 recante gli Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «DNSH» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza, fa comprendere che la "*conventio ad escludendum*" dal PNRR ai danni delle infrastrutture stradali e autostradali non è stata il frutto di una stringente prescrizione europea, ma di un'applicazione che potremmo definire più realista del re e frutto di un ambientalismo ecologico, da parte dell'Italia.
L'allegato IV di tale Comunicazione, infatti, all'esempio 4 riporta proprio il caso di una nuova infrastruttura autostradale, esemplificando come gli Stati membri se lo volessero avrebbero potuto finanziare con il PNRR

una simile opera. Sarebbe sufficiente che la stessa fosse coerente con il principio DNSH, ovvero non arrecasse un danno significativo all'ambiente.
Se quindi la sciagura di un definitivo bando alle opere stradali e autostradali del nostro Paese sembrerebbe essere per fortuna esclusa, resta confermata l'esigenza di un approccio pragmatico e non ideologico verso la sostenibilità nel comparto. Un cambio di passo, e Conftrasporto lo spera vivamente, che il nuovo Ministro dei Trasporti possa promuovere, superando alcuni eccessi del recente passato che, certo, non hanno fatto bene né alla funzionalità né alla sostenibilità complessiva del comparto. Né, se portati avanti alla competitività del sistema produttivo.

Conftrasporto chiede allora di:

Superare gli approcci ideologici con pragmatismo per una politica dei i trasporti e della logistica, per migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sostenibilità (ambientale, economica e sociale). Basta con le ideologie e le prese di posizioni fondate su NO a prescindere.

4 novembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

La denominazione del dicastero trasporti non è una questione semantica

Ha suscitato un notevole interesse innanzitutto tra gli operatori del comparto logistico e trasportistico ma anche tra gli organi di stampa e, fatto decisamente positivo, tra i rappresentanti dei partiti presenti al dibattito finale del Settimo Forum Conftrasporto/Confcommercio, la proposta di abbandonare la denominazione "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili", assolutamente poco rappresentativa delle attività essenziali che ricadono nell'ambito di competenza di questo dicastero, modificandola in "Ministero della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture".

Volendo affrontare la questione in modo superficiale, la si potrebbe liquidare, con un'alzata di spalle, come un mero vezzo semantico. Ma così non è!

Non era certo né ovvio né scontato che tutti i rappresentanti dei partiti presenti al Forum esprimessero parere favorevole rispetto a questa proposta che, da tempo, Conftrasporto avanza. I trasporti e la logistica - questa è la convinzione che ha dato origine alla nascita di una "casa comune di sistema per una rappresentanza integrata" - sono elementi essenziali affinché il nostro apparato produttivo possa crescere ed essere competitivo. Senza la logistica, le merci realizzate o trasformate dal nostro Paese restano sui piazzali e non arrivano a destino, con gravi ripercussioni sull'intera economia.

Da qui la convinzione che, a partire dalla sua denominazione, il Ministero debba rispecchiare la consapevolezza dell'importanza che le attività di trasporto e logistica – sempre declinate nel pieno rispetto ambientale - rivestono per la competitività del sistema Paese.

Troppo spesso, forse per un preciso interesse, gli autotrasportatori vengono rappresentati come inquinatori impenitenti e come i principali responsabili di incidenti stradali, ciò in barba alla indispensabilità della funzione da essi assolta, emersa in modo evidente nel corso della recente fase pandemica (tanto che lo stesso Presidente Mattarella non ebbe esitazioni nel definirli "eroi").

I dati economici attestano che, nella platea complessiva delle imprese operanti nel nostro Paese, è in aumento il numero delle società di capitali, chiaro segno di come tanti operatori mono-veicolari si stiano trasformando e strutturando sempre più. Questa crescita è oramai conclamata ed è indice della profonda evoluzione che sta attraversando il settore. L'attività logistica si sta progressivamente integrando con quella della sola vezione, mostrando come le imprese del trasporto siano sempre più partecipi anche nelle attività produttive. Ecco perché l'idea di un Ministero che, nel proprio nome, richiami solo la mobilità "sostenibile e dolce" è riduttiva e inadeguata, oltreché foriera di una problematica ridondanza, in quanto suggerisce una sovrapposizione di competenze con il Ministero dell'Ambiente.

Nelle parole sta la sostanza delle cose, per questo riteniamo che sia importante che la nomenclatura dei Ministeri rifletta le rispettive priorità. Pertanto, senza dimenticare il tema della sostenibilità ambientale, si dia nuovo risalto – simbolico e fattuale - ai trasporti e alla logistica in quanto fattori propedeutici per la crescita della nostra economia.

La riuscita del Settimo Forum di Conftrasporto/Confcommercio e la significativa partecipazione di tanti operatori, sta a dimostrare quanto diffuso e condiviso sia il valore dell'essere un tutt'uno con il sistema produttivo del Paese, come riconosciuto anche dai rappresentanti delle forze politiche che hanno chiuso i lavori del convegno. Ora la decisione passa all'Esecutivo e la condivisione mostrata da rappresentanti politici di livello, sia della maggioranza che dell'opposizione, sembrerebbe un buon segnale.

IL PUNTO di Paolo Uggè

SI TORNI A PARLARE DI TRASPORTO E LOGISTICA

Il trasporto e la logistica rivestono un ruolo essenziale per lo sviluppo dell'economia di un Paese, su questo non c'è alcun dubbio. La funzione da essi assolta è fondamentale per il sistema produttivo, turistico, per la vita dei cittadini. Abbiamo più volte ribadito questi concetti e lo faremo nuovamente nel corso del 7° Forum internazionale dei trasporti, che nei giorni 26 e 27 ottobre Conftrasporto terrà a Roma.

Sarà l'occasione per tornare a rilanciare la centralità della logistica, delineando nuove strategie per riuscire a coniugare le esigenze produttive con quelle ambientali, senza che né le une né le altre vengano penalizzate. Solo così, infatti, l'economia può crescere e generare benessere.

Il principio della mobilità sostenibile non può essere, da solo, l'elemento dominante della politica economica di una comunità. Certamente riveste grande importanza, ma se le merci non si muovono, se i porti non sono in condizione di garantire il trasferimento rapido dei carichi dal mare alla gomma o al ferro ed infine se i prodotti che sono trasformati o realizzati in Italia non giungono sui mercati europei in tempo utile, si perde la necessaria competitività.

Queste evidenze non sono state propriamente prese in considerazione nella passata legislatura, durante la quale talvolta si è avuta l'impressione che il dicastero della logistica e trasporti fosse tutt'uno con quello della transizione ecologica.

Ora dovremo correre, innanzitutto per portare a compimento e soddisfare gli impegni presenti nelle intese raggiunte a livello comunitario, ed in secondo luogo, attraverso un costante e serrato confronto con gli operatori del settore, per ridare competitività al Paese e non sprecare le risorse previste dal PNRR.

Tutto questo si dovrà realizzare in condizioni non semplici per tre essenziali motivi. Le conseguenze, ancora presenti, del periodo pandemico; le pesanti difficoltà generate dalla guerra Russia-Ucraina; la limitata operatività, dovuta a problematiche nell'assetto organizzativo della struttura, del dicastero competente sui temi di nostro interesse.

Aver generato una pesante perdita di professionalità e competenze per dar corso ad una ristrutturazione, avviata negli anni passati e mai completata, ci obbliga a stressare i pur valenti dirigenti e funzionari ancora presenti al ministero ed a doverci confrontare con uffici territoriali non sempre dotati di personale sufficiente.

È in questa situazione, e mi sono limitato alle lacune più evidenti, che il nuovo responsabile del ministero si dovrà confrontare con le complesse problematiche che lo attendono. Un lavoro enorme e faticoso, che richiede competenze, conoscenza e spiccata capacità di confronto.

Conftrasporto, con il suo Forum annuale, intende rendere visibili ed evidenti tali aspetti. Non ultimo quello legato agli interventi che rendano compatibili le esigenze ambientali con quelle dei cittadini e degli imprenditori. Non è proclamando annunci e accorciando i tempi per l'abbandono dei motori endotermici che si faciliteranno i necessari mutamenti.

La sfida sarà impegnativa e Conftrasporto assicurerà il proprio contributo, senza dimenticare mai la tutela del mondo delle imprese di piccole, medie e grandi dimensioni. Perché i cittadini tutti hanno bisogno di una politica dei trasporti e della logistica sia tanto efficiente quanto sostenibile, nel rispetto totale delle regole.

21 ottobre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Qualcuno gioca con le difficoltà degli italiani. Siamo al teatro dei pupi?

Ognuno la pensi come vuole: tutte le ricostruzioni su quanto avvenuto ieri in Senato in occasione dell'elezione del Presidente possono trovare fondamento. Innanzitutto, congratulazioni ed auguri al presidente Ignazio La Russa di buon lavoro! Visto che il Punto mi appartiene, provo anche io a fare qualche considerazione in merito a queste prime battute della nuova legislatura.

La settimana di fatto si è concentrata sugli sviluppi della situazione politica. Gli incontri tra i leaders hanno avuto come obiettivo la ricerca di un'intesa per l'assegnazione sia delle cariche istituzionali (presidenze e vice presidenze di Camera e Senato) sia delle cariche di governo. L'elezione del Presidente del Senato ha riservato delle sorprese tutte da decifrare, che ognuno ha interpretato secondo le proprie idee o convenienze. Mi limito a considerare un fatto che è incontestabile: il Presidente, in prima votazione, è risultato eletto con 116 voti, pari a quelli del centro destra (più uno). Il resto sono analisi, interpretazioni ed elucubrazioni delle quali nessuno, ripeto nessuno, può avere certezza. Questa considerazione, che può apparire semplicistica, si ricava considerando i numeri che il centro destra ed il centro sinistra detengono. E se, nelle vane speculazioni che circolano in queste ore, fosse insito un tentativo di creare confusioni o far insorgere divisioni? La politica è anche l'arte dell'inganno e del possibile. Partendo, ripeto, dall'unico dato certo, risulta che il neo-Presidente ha ricevuto tutti i voti della maggioranza ed anche qualcuno in più. Se si vuole dare ascolto al teatrino della politica/politicante, che vorrebbe dare a credere che vi sia un'evidente dimostrazione di spaccature nella maggioranza ed una certa (?) connivenza con parte dell'opposizione, ogni ricostruzione è possibile. Gli sviluppi delle prossime giornate ci faranno comprendere meglio i fatti. Non dimentichiamo mai che, come sempre, nelle vicende politiche intervengono sia moventi e obiettivi individuali che regie occulte. L'elezione avvenuta oggi del Presidente della Camera, On.le Lorenzo Fontana, sembra indicare che il quadro politico si stia chiarendo e forse verranno messe da parte certe ambizioni esclusivamente personali. Certo la formazione della squadra di governo riveste grande importanza ed è proprio dalle scelte che saranno fatte su questo fronte – oltreché dal programma - che saremo in grado di desumere quali sono le intenzioni della nuova maggioranza.

In ogni caso, sarà bene che le forze politiche, soprattutto quelle che hanno ottenuto i consensi più ampi, non pensino di poter giocare sulla pelle delle imprese e dei cittadini. Il Paese ha urgente bisogno di un Esecutivo stabile, che faccia della capacità e della competenza la propria bandiera. A mio modesto parere siamo in una situazione analoga a quella del dopoguerra, quando per ricostruire il Paese e la sua economia si fece ricorso alle migliori risorse professionali. Oggi per pseudo esperti, nani, ballerine e tuttologhi non c'è posto: ci porterebbero a sbattere. Speriamo che il buon senso prevalga e, con esso, le esigenze dello Stato.

Intanto, come annunciato, è arrivato il parere positivo delle Autorità comunitarie per gli interventi atti a ristorare i maggiori costi sostenuti per gli incrementi registrati sul Gnl.
Devo subito evidenziare che i vincoli previsti dalla norma derivano dalle disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato, che non possono essere aggirate. Giova ricordare a questo proposito che, se i limiti previsti vengono superati, la Corte di Giustizia europea interviene imponendo il recupero delle somme e irrogando sanzioni. I nuovi massimali individuati dal Temporay Framework, che superano abbondantemente i limiti previsti dalla regola del "de minimis", sono frutto di precise autorizzazioni dalle Autorità competenti a cui è necessario attenersi. Noi cercheremo di individuare ulteriori spazi per aiutare le imprese, ma occorre non dimenticare che, nell'anno in corso, per ragioni assolutamente giustificate, al nostro settore sono state assegnate risorse per oltre un miliardo di euro.

I mesi che verranno ci vedranno impegnati anche a fronteggiare le disposizioni che purtroppo il Parlamento europeo ha deciso di assumere per contrastare l'inquinamento e contenere i relativi costi. Ci stiamo battendo e continueremo a farlo per tutelare le imprese italiane nella speranza che il nuovo Esecutivo non si comporti come quello passato e cerchi di opporsi all'emanazione di norme punitive quanto inutili.

Tuttavia, per ottenere ascolto, è indispensabile che il nuovo Governo abbia la consapevolezza che la categoria sia compatta a sostegno delle federazioni responsabili. Minacce inutili non producono nulla; aumentano solo la rabbia, illudono cittadini e imprese e danneggiano chi aspira ad intraprendere in un mercato equo.
La Conftrasporto terrà nei giorni 26 e 27 ottobre il proprio Forum annuale sui temi connessi alle attività di trasporto e di logistica, al quale hanno già assicurato la presenza rappresentanti delle forze politiche recentemente elette. Potrebbero essere presenti anche nuovi Ministri. Una occasione da non perdere. Organizziamoci per dare una prima dimostrazione di compattezza partecipando.

14 ottobre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Anche questa settimana alcuni passi in avanti sono stati compiuti. L'entrata a pieno regime della piattaforma per l'erogazione dei 496 milioni di crediti fiscali, lo stanziamento di nuovi 85 milioni per il settore, l'avanzamento dell'iter legislativo per le risorse per GNL e Ad Blue e, infine, lo stanziamento di ulteriori 2 miliardi, dei quali 150 milioni destinati a favorire lo sviluppo dell'intermodalità, lo dimostrano.

Purtroppo, la mancanza di un punto di riferimento che gestisca la politica dei trasporti non aiuta. Anche i dirigenti del Ministero, che al momento sono i nostri unici interlocutori all'interno della struttura, si sentono in forte difficoltà, non potendo contare su una guida politica. Questa spiacevole situazione si protrae ormai da qualche mese, da quando, cioè, è apparso chiaro a tutti che il governo Draghi viveva difficoltà al proprio interno.

I nostri collaboratori, tutti, con in testa la Segretaria Generale Caponi, stanno operando con grande impegno per far fronte a queste difficoltà e sono a disposizione per soddisfare ogni richiesta giunta dal territorio. Certamente, come già ho ribadito più volte, occorrerà darsi regole organizzative più funzionali, evitando il più possibile che i dubbi sollevati da qualche realtà (o da chi si sente primo della classe) inneschino perplessità anche negli altri. La risposta a tutti gli interrogativi non può che venire dalla Federazione, alla quale occorre rivolgersi direttamente per evitare allarmismi ed ottenere i necessari chiarimenti, che saranno poi prontamente condivisi, come sempre, anche con gli altri. Ottimo che vi sia un continuo confronto in essere, ma sia su temi tecnico-interpretativi che su quelli di carattere generale, è bene interpellare una sola, affidabile, fonte.

Intanto, attendiamo di conoscere quale futuro attende il dicastero. Tornerà centrale la politica dei trasporti oppure si continuerà a seguire la vulgata ecologista? Il nuovo Esecutivo tornerà a condividere che l'attività di trasporto e logistica è centrale ed essenziale per la competitività dell'economia? Avrà una visione non penalizzante nei confronti della funzionalità delle infrastrutture? Sono quesiti determinanti in quanto se il nuovo Esecutivo non attribuirà la giusta importanza alle attività che "muovono le merci" e non ritornerà a rapportarsi con le rappresentanze responsabili, continueremo a peggiorare le difficoltà.

Sono convinto che, da parte nostra, anche se è un proposito non semplice da attuare, dobbiamo rafforzare le sinergie con le realtà che ruotano intorno all'economia dei trasporti, soprattutto per poter fronteggiare insieme problematiche che rischiano di aggravare le difficoltà per le imprese rappresentate.

Quella della sostenibilità ambientale è una scelta importante ed imprescindibile che condividiamo ed il Forum Internazionale che terremo a Roma in Confederazione nei giorni 26 e 27 p.v. lo testimonierà ancora una volta. Si cercherà tuttavia, di rapportare questa esigenza con quelle economiche, attraverso i contributi di esperti di grande prestigio; si evidenzierà, inoltre, l'esigenza di garantire la neutralità tecnologica e tempi di transizione congrui. Insomma, esporremo con i nostri punti di vista sugli importanti cambiamenti che sono in corso, avvalendoci del parere degli analisti più autorevoli nel settore.

Noi continueremo sulla nostra strada, perseguendo gli obiettivi che ci siamo prefissati. Questo anche se qualcuno proverà, per motivi più personali che di carattere generale, ad ostacolare il necessario percorso verso il rafforzamento della rappresentanza che abbiamo intrapreso, percorso che si realizza solo attraverso il confronto delle idee. Chi ricerca convenienze per sé stesso sostenendo tesi che non ha il coraggio di affrontare in trasparenza con confronti pubblici e magari diffondendo menzogne, non offre un buon servizio alla categoria ma cerca solo ritorni per sé stesso.

È lo stare insieme che ci rafforza, anche nelle diversità. Questo non lo sostengo io ma i risultati che tutti insieme abbiamo raggiunto. È la storia del mondo che esalta il valore dell'essere coesi.

7 ottobre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè 5-10-2022

Il giorno 3 ottobre u.s. ho partecipato a Brescia ad un interessante incontro che ha affrontato uno degli argomenti più dibattuti del momento e che riversa un impatto determinante sulle attività di trasporto.

Il tema era sintetizzato sulla domanda se le imprese del settore trasporto merci fossero o meno favorevoli alle scelte che producono comportamenti virtuosi nei confronti dell'ambiente. La risposta è, ovviamente, stata positiva.

Basta osservare le iniziative e le richieste che il mondo della rappresentanza responsabile sostiene quando si confronta con l'Esecutivo. Negli incontri è sempre presente il tema di favorire le imprese che operano per rinnovare sia nell'acquisto del parco circolante che nell'incrementare sempre più operazioni nel trasporto combinato. E' quindi una dominante della politica dei trasporti la ricerca di favorire iniziative a favore dei trasporti ecologici.

Questo non significa né condividere gli ambientalisti oltranzisti e di mestiere che, con pervicacia, pongono a prescindere il tema ambiente, collegandolo che i cambiamenti climatici. Abbiamo già pubblicato quale sia il pensiero di premi Nobel come i professori Rubbia e Zichichi sul tale convinzione. Le attività dell'uomo, dice il professor Zichichi, impattano poco più del 5% sul riscaldamento globale. Il prof. Rubbia sostiene che il clima sulla terra è sempre cambiato e far credere che tenendo la CO2 sotto controllo il clima della terra resterà invariato, non è vero. Addirittura, sempre il professore sottolinea come, negli ultimi 15 anni, la temperatura media della terra sia diminuita e non aumentata. Negli anni tra il 1683-84 e nel 1708 addirittura si pattinava sulla laguna di Venezia e sul Tamigi. Non occorre dimenticare che in tempi più remoti Annibale attraversò le Alpi con gli elefanti e che in Groenlandia, definita terra verde, si coltivava la vite. Steve Koonin, scienziato autorevole e sottosegretario del presidente Usa, Obama, unitamente a Michael Shellemberger evidenziano come mentre il fenomeno dei cambiamenti climatici sia innegabile, purtuttavia non esistano ragioni, di carattere scientifico, per credere che il cambiamento sia poi disastroso, come spesso viene dipinto.

Due ulteriori esperti, come l'ex vice ministro all'ambiente polacco, Mariusz Orion Jedrysek ed il prof. Davide Tabarelli, presidente di Nomisma energia, hanno sostenuto: il primo che "la politica europea sull'energia e sul clima causerà inutili salassi"; il secondo ha semplicemente affermato il giudizio che: "diverremo tutti più poveri".

Per quanto riguarda le emissioni del CO2 del trasporto merci nel 2020 è inoltre bene sapere che, quelle dei veicoli pesanti, sono diminuite del 40% e del 32% di quelli leggeri. Quelle dei passeggeri del 30% (fonte CNT). Questo testimonia come gli operatori professionisti siano impegnati per una riduzione costante delle emissioni.

La strada da intraprendere dunque è quella che prevede tempi ragionevoli e soprattutto l'applicazione del principio irrinunciabile della neutralità tecnologica. Giocare sulle paure irrazionali non va bene.

Non è solo da oggi che richiamo l'attenzione su questo aspetto. Per questo ne tratteremo anche nel Forum internazionale che terremo a Roma nell'ultima settimana di ottobre. Purtuttavia è necessario che i temi del cambiamento ambientale, della riduzione delle emissioni e della capacità di saperli coniugare con i temi di sostenibilità economica delle imprese, siano portati a conoscenza della nostra gente. Puntare sull'energia elettrica, senza evidenziare quali siano le fonti che la producono e sulle problematiche che potrà riversare sulle attività di tanti operatori e sulle condizioni di vita dei cittadini rischia di innescare evoluzioni non del tutto propriamente positive.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Passata la tornata elettorale, restiamo tutti in attesa del nuovo Esecutivo, che verrà costituito dopo l'insediamento delle Aule parlamentari. Solo allora, una volta eletti i presidenti di Camera e Senato, il Presidente Mattarella avvierà le consultazioni per l'assegnazione dell'incarico di formare il nuovo Governo. La speranza è che i tempi siano i più brevi possibili, anche perché la congiuntura che stiamo vivendo non è delle più rosee.

Le conseguenze del combinato pandemia-guerra Russia-Ucraina stanno generando grosse problematiche sulla nostra economia e sulle attività delle imprese. Quelli che ci attendono non sono periodi semplici. Occorrerà che da parte delle forze sociali ed economiche vi sia un recupero forte del senso dello Stato e dello stare insieme in modo reale e utile per tutti. Certo, anche il nuovo Esecutivo dovrà dimostrare di voler riprendere quella fase di concertazione inaugurata dall'allora Presidente Ciampi. Il confronto, infatti, deve tornare ad essere l'elemento centrale e fondante della nostra convivenza civile.

Da parte mia, nel corso del mio intervento alla Conferenza di sistema di Confcommercio, ho rilanciato l'idea, sostenuta anche nella passata legislatura, di ricostituire il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per affrontare la politica dei trasporti e della logistica nel nostro Paese come un "unicum", senza con ciò voler in alcun modo sottovalutare il tema della sostenibilità.

Intanto, prosegue l'impegno della FAI per superare definitivamente le problematiche che riguardano l'erogazione dei 496 milioni di euro stanziati come credito d'imposta sul gasolio, risorse alle quali oggi si aggiungono gli ulteriori 85 milioni per il settore previsti dal Decreto "Aiuti Ter". Non dimentichiamo, inoltre, quanto la Federazione sta facendo, sia a livello comunitario che nelle sedi ministeriali, per permettere alle imprese di ottenere nel più breve tempo possibile i ristori per l'Adblue e per il GNL. Il lavoro non si è mai fermato e di questo, anche se già fatto, devo ringraziare l'impegno di tutta la segreteria della Federazione.

Le votazioni, ulteriore aspetto su cui - per dovere di cronaca - devo ragguagliare i miei lettori, hanno visto (con due sole eccezioni) l'elezione di tutti i candidati che avevano pubblicamente condiviso le proposte contenute nel nostro Manifesto e che pertanto erano stati da noi segnalati.

Ultima, ma non certo in ordine di importanza, è la triste notizia della scomparsa di un amico, Francesco Montagnese, prezioso riferimento per la Fai tutta, sia a livello nazionale che nella Sua Ferrara. Dedico a Lui ancora un doveroso ricordo ed esprimo tutta la mia vicinanza alla famiglia ed al figlio che prosegue nella Sua attività, da tempo avviata.

Saluti.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Riflessioni sulla tornata elettorale. Domenica si vota!

Mancano pochi giorni a domenica 25 settembre. Gli italiani esprimeranno il loro voto che determinerà il nuovo Parlamento. La campagna elettorale in corso registra ogni giorno toni sempre più aspri, e debbo ahimè constatare come vengano da taluni più esaltati i fattori di natura ideologica, piuttosto che le ipotesi di soluzioni concrete, come la situazione in atto richiederebbe.

Sentire il leader del Pd affermare che Putin partecipa alle elezioni italiane e quindi sostenere che scegliere alcuni partiti è come votare il leader russo mi lascia basito ed incredulo. Non certo perché gli sviluppi della guerra non desti preoccupazione, ma il 25 settembre gli italiani sono chiamati a votare per chi governerà il Paese nei prossimi cinque anni, non su Putin. Assegneranno la loro preferenza a quelle forze politiche e candidati che riterranno in linea con le loro aspettative sui problemi concreti. La guerra e le conseguenze non ci riguardano? Certo che sì. Occorrono proposte, non fantasie.

Come fronteggiare i temi del lavoro, sicurezza, l'energia, l'imposizione fiscale, il tema delle infrastrutture, le tutele sociali, l'immigrazione, il reddito di cittadinanza, i trasporti e la logistica, l'ecologia sostenibile che va coniugata e resa compatibile con le esigenze economiche. Questi gli argomenti fondamentali.

Per parte nostra abbiamo redatto un manifesto nel quale sono indicati i più impattanti che devono in modo concreto avere risposte.

Chi pone la questione inquinamento e si fa portatore di iniziative esasperate a tutela dell'ambiente, senza tener conto che l'Europa partecipa in emissioni per l'8% mentre Cina, Usa, India, terzo mondo inquinano, tre volte tanto, di fatto penalizza l'economia e la vita degli italiani in quanto si incrementano le difficoltà per le attività e la vita delle imprese. Ma i sostenitori delle limitazioni alle attività di trasporto ci sono o ci fanno? L'argomento non è irrilevante, ma occorre presentare soluzioni e non posizioni ideologiche utili per dibattiti. Le proposte debbono essere credibili e realizzabili.

Non mi sento di sostenere, non sarebbe giusto del resto, che innalzare le pensioni, rivedere i criteri sul reddito di cittadinanza, avviare le opere infrastrutturali, ridurre l'impatto della burocrazia, che talvolta è un freno allo sviluppo o alle attività, introdurre riduzioni fiscali, realizzare interventi sulle energie rinnovabili (termovalorizzatori, nucleare, rigassificatori) siano i soli temi da affrontare. Senza alcun dubbio hanno una rilevanza anche i temi etici che debbono essere oggetto delle iniziative del Parlamento ma necessitano di approfondimenti adeguati e non possono essere trattati con slogan da campagna elettorale.

Il mondo del trasporti e della logistica ha avanzato proposte concrete. Per questo rinnovo l'appello di recarsi alle urne e scegliere chi le condivide, evitando di lasciarsi distrarre da argomenti che hanno probabilmente l'obiettivo di evitare di addentrarsi nei problemi concreti. Chi prova a distrarre dagli argomenti concreti e ricorre a battute per lo più a sfondo ideologico, probabilmente non ha le idee chiare. Ma le battute vanno bene per il cabaret.

21 settembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ogni giorno che passa si avvicina l'appuntamento elettorale. A domenica 25, mancano 9 giorni. Lo voglio, in modo forse noioso, ribadire. **Votare** e' un nostro preciso interesse, un investimento. Quindi ripeto: **Andiamo a Votare!**

Ognuno esprimerà il proprio voto, ma per noi del mondo dei trasporti ritengo sia forse più importante degli altri comparti dell'economia, l'espressione di un voto consapevole. Perché questa affermazione? Semplice! Lo si comprende vedendo quante forze politiche si sono dimostrate interessate a comprendere e ad approfondire i contenuti del nostro manifesto ed invece a quanti candidati, seguendo i luoghi comuni, ritengono che il trasporto pesante sia l'inquinatore primario.

Il senso della nostra iniziativa è proprio quello di riportare le diverse posizioni per fornire la possibilità ai nostri operatori di scegliere, essendo documentati consapevolmente.

Questo significa anche non dimenticare chi nella passata legislatura ci è stato vicino. Sul nostro sito, pochi giorni prima del voto, renderemo noto sia quali sono state le forze politiche che si sono interessate alle nostre tematiche, ma anche quei candidati che, indipendentemente dalla loro appartenenza partitica, hanno condiviso le nostre posizioni.

Inizio dalle forze politiche che hanno dimostrato, ad oggi, condivisione ed interesse al nostro manifesto ed hanno assunto l'impegno formale a sostenerne le impostazioni.

Successivamente pubblicheremo i nominativi anche dei singoli candidati che, al di là dell'appartenenza, ci hanno fornito la loro disponibilità a non far mancare il loro personale impegno sui nostri problemi.

Le forze politiche:

Fratelli d'Italia; Lega; Forza Italia; Italia Viva, Moderati per l'Italia.

Altre: o non hanno fatto pervenire alcun segno di interesse oppure sono portatrici di idee che non si trovano in linea con le esigenze del mondo del trasporto e della logistica. Attenzione: non può essere considerata sufficiente la semplice citazione dell'importanza della logistica o dei trasporti via mare, terra o ferro. Occorrono gli impegni.

Vengo ai candidati:

Non per simpatia ma per gli interventi concreti effettuati, anche in questo periodo, mi corre l'obbligo di evidenziare come sul sito sono riportati coloro che hanno già effettivamente effettuato interventi, anche a livello comunitario, rilasciato dichiarazioni di sostegno e presentato interrogazioni parlamentari anche al Parlamento europeo. Ricordo poi che a livello territoriale le nostre associazioni hanno provveduto ad incontrare i candidati con i quali si sono rapportati e che hanno assicurato la vicinanza. Pubblicheremo anche questi nominativi.

E' importante infatti, oltre ad esprimere la preferenza per un partito indirizzare il proprio consenso verso candidati che si sono assunti impegni nei confronti delle problematiche del nostro mondo.

Desidero richiamare l'attenzione anche su coloro che sono portatori di proposte politiche non in linea con le esigenze del settore che non dovrebbero essere sostenuti.

Chi condivide: il mantenimento del reddito di cittadinanza, l'ambientalismo esasperato, le teorie che per ostacolare il cambiamento climatico sia necessario limitare l'infrastrutturazione del Paese, a sostenere la cultura del divieto a prescindere e introdurre una politica del non fare non comprendendo che l'obiettivo è saper coniugare economia-sicurezza -ambiente, non può ricevere il nostro sostegno. La cultura **del NO!** non

è producente. E' così che si sono rallentate opere indispensabili come il Ponte sullo Stretto, la Gronda di Genova, Il Terzo valico, i corridoi TEN, che nulla è stato fatto sulle limitazioni al corridoio del Brennero. Ecco perché la valutazione su come esprimere il voto, questa volta, è assai più significativa e decisiva. In gioco **vi è la libertà di poter intraprendere e contrastare qualsiasi limitazione ideologica sia in Italia che in Europa. Questo non perché siamo contro il rispetto dell'ambiente. Ma per poter essere competitivi con Paesi che invece non attuano limitazioni frutto di ideologie a prescindere. Inoltre se l'Europa partecipa in termini di inquinamento per circa l'8% che senso ha applicare limitazioni drastiche quando Cina, Usa, India e Africa hanno percentuali a due cifre? I fattori inquinanti non sono fermi quindi l'omogeneità è indispensabile.**

Andare a votare è dunque un investimento a sostegno della nostra libertà di intraprendere, purchè nel rispetto delle regole che devono essere fatte applicare da chi governa il Paese.

Lamentarsi dopo non servirà a nulla! Chiedere alle rappresentanze di settore di ottenere provvedimenti per il mondo dei trasporti sarà superfluo.

Il sacrificio di recarsi alle urne vale o no il futuro dei prossimi cinque anni? Una domanda da porsi. Non indeboliamo chi si batte e si è impegnato per ottenere interventi per il settore. Se a prevalere saranno coloro che vedono il trasporto, in particolare quello su gomma, come un nemico da battere o l'elemento inquinatore per eccellenza che procura solo incidenti e lutti sulle strade, sarà sempre più difficile poter proseguire con la nostra attività. Oggi nessuno rammenta che al tempo della pandemia se il Paese non si è fermato, se gli ospedali, le case di riposo ed alcune attività imprenditoriali, in sostanza se il Paese ha resistito, lo si deve anche agli operatori del trasporto che hanno operato con dei sacrifici, tanto da essere definiti "EROI". Il futuro della nostra attività, se prevarranno i portatori di teorie fondate sulla cultura del divieto, di per sé legittima ma poco utile, le nostre imprese saranno ancor più ostacolate.

Allora pensiamoci bene: ANDARE A VOTARE E' TUTELARE LA PROPRIA ATTIVITA'!

16 settembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

"Ma cos'è la destra; cos'è la sinistra? Tutti noi ce la prendiamo con la storia ma io dico che la colpa è nostra, è evidente che la gente è poco seria quando parla di sinistra o destra". Questo è l'interrogativo a partire dal quale Giorgio Gaber, in una celebre canzone, articola la sua sferzante critica alla politica. Ascoltando le parole indimenticabili di questo grande artista, è stato naturale per me rapportarle a quello che stiamo vivendo in questi giorni convulsi, in cui i leader politici sono impegnati a contendersi il favore dell'elettorato nella campagna elettorale. La domanda che taluni, anche tra i nostri associati, si pongono è: ma i problemi di oggi, delle persone, delle imprese, come si vogliono risolvere? Con i ragionamenti filosofici? Se le motorizzazioni non hanno personale per effettuare le revisioni, a cosa serve sapere che tra sette anni, forse, ci sarà l'energia nucleare? Senza nulla togliere alle altre questioni, il quesito dominante oggi è: come riuscirò a vivere e a tenere in piedi la mia attività?

Non ho potuto fare a meno di domandarmi quali siano i temi che, in questa congiuntura, possano interessare davvero i cittadini e gli imprenditori. Ho già avuto modo di affermarlo, ma credo che sia il caso di ribadire l'urgenza di fornire una risposta all'aumento spropositato del costo dell'energia, dovuto in parte ad una evidente speculazione e in parte al conflitto in Ucraina. Poi vi sono i temi legati al mondo del lavoro, alla carenza di infrastrutture, alla mancanza di sicurezza, al livello dei servizi che la pubblica amministrazione fornisce ai cittadini (aggravato da precise scelte politiche attuate nel passato), all'immigrazione, ai diritti civili e così via.

Chi fa della filosofia è perché o non possiede idee oppure pensa di riuscire ad ingannare la gente con le parole e gli annunci.

Uno dei nodi che mi sembra essere strumentalizzato più di altri è indubbiamente quello del reddito di cittadinanza. Vi è chi sostiene che la misura vada riformata, ma non abolita, e chi invece ritiene, sventolando lo spauracchio della povertà, che vada mantenuta esattamente così com'è. Ognuno di noi ha degli obblighi morali nei confronti di coloro che non arrivano alla fine del mese e di quanti non trovano lavoro. Si tratta di una materia così delicata e importante che andrebbe affrontata con molta accortezza e poca demagogia.

Affermare che senza il reddito di cittadinanza si scatenerebbe la rivoluzione è poco serio, soprattutto se chi lancia questa minaccia ha ricoperto ruoli guida nel governo. Il tema del lavoro, lo ricordo a taluni pseudo-leader che magari si ispirano agli insegnamenti ed ai principi cristiani, è stato trattato anche da un grande Santo della Chiesa (peraltro recentemente anche dal Papa). Nella lettera inviata ai Tessalonicesi San Paolo, Apostolo delle genti, scriveva: **"se qualcuno non vuole lavorare neanche mangi".** Un'affermazione di una certezza inequivocabile. Non penso che si debba accusare di insensibilità chi critica le modalità con le quali si è gestito il reddito di cittadinanza fino ad oggi; la necessità di una riforma della misura è ormai evidente a tutte le persone di buon senso. Le iniziative attuate da chi sosteneva di aver sconfitto la povertà, hanno finito per premiare i fannulloni e mortificare la dignità di chi vuole guadagnarsi il pane con il proprio lavoro. I miliardi che sono necessari per tenere in piedi il reddito sono circa nove e gravano sulle finanze pubbliche. Come si fa a dare il consenso a chi evita accuratamente di parlarne o, peggio, pretende di mantenere inalterata la misura?

Gli imprenditori del ramo autotrasporto conoscono bene la difficoltà di trovare autisti. I numeri attestano che ne manchino quindicimila circa e chi sostiene che ciò discenda da una scarsa remunerazione mente. Non crediamo di offendere nessuno dicendo che a mancare non è il lavoro, ma la voglia di lavorare; ci limitiamo a evidenziare un problema sociale reale.

Prima di esprimere il proprio voto, quindi, ritengo sia necessario che ogni cittadino si conceda una riflessione ponderata.

Gli italiani dovrebbero interrogarsi e riflettere prima di recarsi alle urne, a maggior ragione se pensano di non farlo. In gioco c'è molto. Esprimere la propria preferenza, avendo fatto una scelta ponderata e consapevole è segno di maturità. Questo è il concetto di partecipazione democratica e responsabile.

Votare è una delle scelte più impegnative e doverose. Bisogna che l'espressione di voto sia frutto di attenta, ponderata e consapevole valutazione.

9 settembre 2022

Il PUNTO di Paolo Uggè

La campagna elettorale è in pieno svolgimento e, come di consueto, i partiti sembrano più indaffarati a affermare il proprio posizionamento ideologico, piuttosto che a confrontarsi sui bisogni concreti delle imprese e dei cittadini. Non è uno spettacolo edificante, quello a cui stiamo assistendo. In questa fase, più che sorbirsi discussioni sui massimi sistemi, sarebbe meglio se gli elettori fossero opportunamente informati sugli orientamenti del futuro esecutivo rispetto ai temi concreti ci riguardano tutti da vicino.

Fai/Conftrasporto ritiene che il momento della competizione elettorale rivesta un'importanza centrale nella vita di una democrazia, in quanto offre ad ognuno la possibilità di esprimersi sulle proprie aspettative e preferenze, di immaginare e proporre un'idea di futuro per il Paese.

Per questa ragione, già all'inizio di agosto, abbiamo elaborato il nostro Manifesto programmatico, che è stato sottoposto alle segreterie dei partiti e divulgato a mezzo stampa. Anche l'UNATRAS, nella giornata di ieri, ha licenziato e diffuso un proprio documento. I contenuti dei due manifesti sono sostanzialmente identici e questo sta a dimostrare come sia comune il pensare delle federazioni responsabili che puntano alla tutela degli interessi dell'autotrasporto.

Ora tocca a Voi! È necessario che ognuno si impegni per far pervenire alla classe politica le proprie idee e proposte. Non dobbiamo sottovalutare il peso della nostra scelta in questa delicata fase. Il disfattismo non è l'attitudine giusta se vogliamo tutelare i nostri interessi: attiviamoci!

Alcuni argomenti sono, a mio avviso, particolarmente rilevanti per la formazione di un'opinione politica consapevole da parte dei cittadini. Oggi ne cito alcuni, altri, sempre concreti ed attuali, seguiranno nei prossimi giorni.

Sicurezza, rispetto delle regole, capacità di coniugare le esigenze dell'ambiente con quelle delle attività economiche. Non bisogna mai dimenticare quanto il successo di un'economia e la competitività di un sistema produttivo dipendano da un'efficiente organizzazione dei trasporti e della logistica.

Da questa consapevolezza scaturisce naturalmente l'esigenza condivisa di approfondire e valutare attentamente i temi che riguardano il nostro mondo.

Tutti quanti siamo tenuti a domandarci, ad esempio, se il sistema infrastrutturale del Paese sia adeguato, o se la funzionalità del sistema portuale e dei collegamenti con il resto d'Europa rispondono e garantiscono la libertà di circolazione. Ed ancora: i trafori alpini, i collegamenti con le isole, la fluidità della circolazione nel Paese (il ponte sullo stretto di Messina, il terzo valico in Liguria e la tangenziale di Genova, la Tav) sono al centro delle scelte dei competitori politici? Oppure considerati secondari? Le risposte non sono ininfluenti.

È proprio per rispondere a queste domande e mettere in luce le reali intenzioni delle forze in campo che abbiamo redatto il Manifesto!

Ovviamente, chi pensa che le opere infrastrutturali siano inutili o che non occorrano interventi per quanto riguarda l'approvvigionamento energetico, ha tutto il diritto di esprimere le proprie convinzioni. Ma chi, al contrario, ritiene che il Paese per operare e competere debba orientarsi nel potenziare gli interventi infrastrutturali, non dovrebbe dare il proprio consenso ai propugnatori della "decrescita felice".

I nostri operatori non possono trascurare questi elementi di valutazione.

Così non è possibile ignorare come all'interno Parlamento europeo alcune forze politiche italiane, PD e 5 Stelle, si siano espresse in modo negativo sulla proposta relativa al gas ed al nucleare. Una posizione più che

legittima dal loro punto di vista, ma di cui i cittadini italiani, che pagano il conto degli aumenti spropositati del costo dei prodotti energetici, devono tenere conto.

Forse che non sia il caso di dare un segnale chiaro di dissenso nei confronti di queste scelte di stampo totalmente ecologista? Fai/Conftrasporto chiede di coniugare il rispetto delle istanze ambientali con l'esigenza di tutelare le imprese e di rispettare il principio imprescindibile della neutralità tecnologica.

È rispetto a questi argomenti concreti, non sulle vuote ideologie, che attendiamo risposte.

7 settembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ci siamo lasciati all'inizio del mese di agosto ed ora, anche alla luce dei tanti avvenimenti che si sono succeduti, e in vista dell'evento decisivo per il Paese ma soprattutto per le nostre attività, ritengo sia giunto il momento di riprendere le fila dei nostri ragionamenti.

L'emanazione del decreto attuativo per il riconoscimento del credito d'imposta sul gasolio, avvenuta il 29 luglio, ha fatto sì che anche nel periodo ferragostano l'attività della federazione non si fermasse. Molte sono state le osservazioni e le richieste di chiarimento rispetto alle procedure che sono state sottoposte alla nostra struttura, la quale - credo di poter dire senza smentita alcuna - ha risposto al meglio delle possibilità. Ai nostri tecnici è pertanto dovuto un caloroso grazie.

Al di là delle importanti questioni legate agli adempimenti burocratici nazionali e comunitari, entriamo in un mese particolare in quanto tra una ventina di giorni i cittadini italiani saranno chiamati ad esprimersi attraverso le votazioni.

Fai/Conftrasporto ha elaborato e inviato alle forze politiche il proprio "Manifesto dell'autotrasporto", in cui sono illustrati i temi ineludibili che dovranno essere oggetto delle prossime attività di Governo. Anche la Confcommercio ha fatto conoscere le proprie priorità per il rilancio dell'economia, inserendovi anche le questioni legate al mondo dei trasporti. La settimana prossima, tra mercoledì e venerdì, la dirigenza confederale incontrerà i leader dei diversi partiti, facendo la propria opportuna opera di sensibilizzazione. Purtroppo, dobbiamo constatare che, a differenza di quanto avvenuto in altre tornate elettorali, non troviamo nelle liste presentate il nome di un candidato che possa dare il segno dell'attenzione nei confronti del mondo Confcommercio, come invece accade per altre confederazioni, certamente meno rappresentative. È senz'altro vero che vi sono candidati vicini alla nostra realtà, ma manca, come invece nelle competizioni del passato, una candidatura di peso legata alla rappresentanza del mondo associativo Confcommercio (sto parlando in senso generale e non del solo settore del trasporto). Certamente abbiamo alcuni candidati validi nelle liste e per questo dobbiamo impegnarci in modo ancor più determinato.

Tornando a noi, nel mese di agosto, alcune forze politiche ed alcuni candidati, si sono espressi positivamente rispetto alle nostre proposte e si sono detti pronti a sostenere, se eletti, i punti contenuti nel Manifesto Fai/Conftrasporto. Trovate i loro comunicati sul sito, che vi prego in questi tempi di monitorare in modo ancor più assiduo. L'attività di una rappresentanza, oltre che di assistenza, è fatta anche di iniziative di natura politica. Questo è uno dei momenti in cui le nostre imprese debbono dimostrare di essere attive.

Non credo sia necessario - ma lo faccio ugualmente - richiamare alla memoria le vicissitudini della passata legislatura. Quanto impegno è stato necessario per trovare deputati o uomini di governo (voglio ricordare in particolare la senatrice Teresa Bellanova, l'onorevole Morelli, entrambi Viceministri dei trasporti, oltre alla presidente Paita della Commissione trasporti della Camera) che prendessero a cuore il nostro mondo? Mi sono limitato a nominare i rappresentanti nelle Istituzioni, senza con ciò dimenticare i tanti deputati - che non cito solo per non correre il rischio di ometterne qualcuno - che con grande disponibilità si sono rapportati con noi. Mi limito ad una deputata, Valentina Aprea e ad un deputato, Luca Squeri, per tutti. Assicuro a tutti gli altri che i nostri associati saranno, zona per zona, informati del loro impegno in modo da segnalare concretamente chi si è davvero adoperato per il settore.

Ora però tocca a noi! innanzitutto vorrei rammentare alcuni punti fermi che sono contenuti nel manifesto di Fai/Conftrasporto.

L'economia del Paese senza trasporti e logistica non è competitiva! Occorre pertanto potenziare le infrastrutture, le connessioni e la funzionalità dei porti, i collegamenti con i Paesi europei (i trafori innanzitutto) oltre a realizzare nuove opere strategiche come il Ponte sullo Stretto (molti non ricordano che

era stato appaltato ma poi il cantiere venne bloccato, procurando probabilmente danni allo Stato). Non dimentichiamo chi in Europa difende l'attività delle imprese nazionali né tantomeno chi ha causato la scarsa funzionalità degli uffici del Ministero dei trasporti e delle sedi territoriali (un problema questo che non va imputato ai funzionari pubblici ma a chi ha compiuto la scelta politica di destrutturare il Dicastero), o chi ha introdotto l'inutile - per noi - Authority dei trasporti. Non dimentichiamo su chi è che ricade la responsabilità per la mancanza delle norme sulle regole per la sicurezza sociale e della circolazione e soprattutto chi ha evitato, in questi anni, il confronto a livello politico con le rappresentanze reali della categoria. Vi sarebbero altri temi ma credo siano questi più che sufficienti per far scattare quel senso di rivalsa in una categoria che, ripeto, è determinante per lo sviluppo dell'economia del Paese e che pertanto merita rispetto.

Per ora mi fermo qui! Continuerò fino alla data delle elezioni a rappresentare questa esigenza. Lo sento come un dovere imprescindibile dopo l'esperienza di questi ultimi anni. Non rinunciamo ad un nostro diritto! Evitiamo di cadere nella trappola del "tanto non cambia nulla" **NON È COSÌ! Andiamo quindi a votare e sensibilizziamo gli altri affinché facciano altrettanto!**

A presto!

2 settembre 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

29 luglio 2022

Siamo ormai all'inizio delle agognate ferie che consentiranno, spero a molti, di potersi concedere un periodo di meritato riposo. La nostra attività di rappresentanza, anche se ridotta, non subirà battute d'arresto, né calerà l'attenzione verso i problemi della categoria. Non sfuggirà ai lettori quanto impegnativo sia stato finora quest'anno. Non è certo la prima volta che ci troviamo ad affrontare una vertenza e a condurre trattative col Governo, ma c'è da dire che, in questa circostanza, essere stati costretti dalla pandemia a confrontarci spesso da remoto e poco *vis à vis*, non ha reso le cose facili. Certo la squadra di Conftrasporto non è mai e in nessun caso venuta meno all'impegno di dare risposte alle imprese. Sperabilmente, in autunno terremo in presenza (voglio essere ottimista) anche il consueto Forum dei trasporti, nel corso del quale affronteremo temi particolarmente impegnativi e attuali, come quello della transizione energetica, o dell'impatto che la guerra in Ucraina ha avuto sulla tenuta delle catene logistiche. Siamo pronti a fronteggiare le sfide presenti e future del nostro comparto, con tutti gli strumenti a nostra disposizione e con sempre maggiore impegno. Ma perché i nostri sforzi sortiscano effetto, è assolutamente decisivo percepire la vicinanza e il supporto degli associati.

In questo quadro già complesso, un ulteriore elemento di incertezza è dato dalle elezioni anticipate che avranno luogo il 25 settembre. Ci tengo a ribadire, ancora una volta, che si tratta di **un appuntamento da non mancare assolutamente!** Mi sento personalmente impegnato su questo fronte, non certo per indirizzare il voto verso questa o quella forza politica, ma per cercare di far comprendere l'importanza che la tornata elettorale avrà per l'attività delle nostre imprese. Ognuno ovviamente sceglierà secondo le proprie convinzioni, ma è essenziale che le preferenze politiche scaturiscano da valutazioni consapevoli e informate. Più volte mi è capitato in questi anni di sentire da parte di imprenditori lamentele a proposito delle scelte compiute da tutti i governi che si sono alternati alla guida del Paese. Rimostranze di questo genere sono illegittime se formulate da chi ha volontariamente disertato le urne. Il diritto di contestare si acquisisce solo dopo aver assolto l'obbligo di scegliere. Chi rinuncia al voto mette nelle mani altrui la responsabilità di decidere le sorti del Paese, perdendo la facoltà di esprimersi in merito alle scelte effettuate. Come affermo spesso, rifuggire la politica non è il rimedio contro la cattiva politica: è anzi il modo migliore per consegnare alla cattiva politica la gestione dei problemi dei Paese.

Nell'intento di sensibilizzare gli attori della futura legislatura rispetto ai temi più rilevanti per il nostro mondo, la Fai ha elaborato e fatto pervenire in tempo utile alle forze politiche un "manifesto dell'autotrasporto". Prima della tornata elettorale daremo opportunamente notizia delle risposte ricevute, in modo che i nostri associati possano avere elementi utili ad orientare le proprie scelte. È del tutto evidente che la medesima operazione dovrà essere svolta anche a livello locale. È opportuno, pertanto, che ogni nostra sede dislocata sul territorio contatti prontamente i candidati della propria circoscrizione, sottoponendo loro il documento predisposto dalla federazione (eventualmente integrato con aspetti e tematiche specifiche della zona), in modo che ai primi di settembre si possa avere un ritorno chiaro. Perché questa iniziativa possa andare in porto, contiamo su tutti voi e sul vostro attivismo.

L'autunno che verrà, oltre a questo impegno rilevante, ci vedrà costretti a riprendere i contatti con il nuovo Esecutivo per vedere finalmente tradotti in provvedimenti le misure già previste e approvate per legge. Non sarà certamente un impegno semplice ma noi, insieme a voi, ce la metteremo tutta.

Dovremo anche fronteggiare le oggi sconosciute - anche se prevedibili - difficoltà determinate dalle decisioni assunte a livello europeo sul tema ambientale. Anche su questo delicato aspetto abbiamo cercato e

cercheremo di fare la nostra parte. Non certo perché siamo contrari a promuovere la diffusione di buone pratiche che rendano più sostenibile la nostra attività - una battaglia che ci vede da sempre in prima fila -, ma per cercare di conciliare le necessità ambientali con quelle di natura economica. Chi non lo comprende è in mala fede. Del resto, non abbiamo mai fatto mistero dei nostri intendimenti, e nel corso di quest'anno ci siamo più volte espressi sul tema. Non recederemo di un passo rispetto alle nostre convinzioni, ma avremo bisogno di sentire vicina la nostra Gente, le nostre imprese.

Che il periodo agostano, oltre che a portare un po' di riposo, serva a tutti noi a ricaricare le batterie per far sì che la ripresa ci trovi tonici e pronti ad affrontare tutto quello che saremo chiamati a fare.

Credo che alcuni risultati innegabili siano stati ottenuti nei mesi precedenti, anche se abbiamo dovuto subire critiche infondate, talvolta diffuse ad arte da falsi profeti che non miravano certo in modo responsabile alla tutela della categoria. Ce ne siamo fatti una ragione, abbiamo le spalle larghe e sappiamo che essere bersagliati dalle invettive dei contestatori fa parte del ruolo che ci siamo scelti. Il fatto che molti di voi abbiano invece dimostrato di credere in noi ci è stato di grande conforto ed incoraggiamento. Certo, sentire la fiducia è un propellente fortissimo. Abbiamo solo un modo per ricambiare la vostra stima: continuare ad operare con onestà e per il bene esclusivo della categoria. Naturalmente non pretendiamo di essere esenti da errori, ma possiamo garantire sull'onestà, sulla serietà e sulla trasparenza del nostro lavoro. Solo chi non fa nulla non sbaglia mai; chi non fa altro che alimentare critiche, senza sporcarsi le mani cercando soluzioni, talvolta ottiene un effimero consenso che tuttavia svanisce presto, lasciando irrisolti i problemi e le difficoltà di tanti imprenditori. Noi preferiamo lavorare a testa bassa e, a Dio piacendo, non appena possibile riprenderemo, con il vostro aiuto, a combattere per tutelare la gente che ha dimostrato di nutrire tanta fiducia in noi.

Buone vacanze a voi ed alle vostre famiglie. Consentitemi anche di formulare un fortissimo augurio ai nostri collaboratori, tutti, unitamente ad un grazie per quanto hanno dato e sono certo continueranno a dare. Viva la Fai!

IL PUNTO di Paolo Uggè

Che dire? La crisi di Governo che si è consumata in questi giorni ha gettato il Paese in una situazione che, sebbene preventivabile, è ciò nondimeno estremamente delicata e complessa. Sarebbe stato auspicabile un briciolo di elasticità e capacità di mediazione in più da parte delle forze politiche coinvolte, ma tant'è. Lo scioglimento delle Camere è ormai imminente e fonti attendibili lasciano trapelare che le elezioni si terranno tra la fine di settembre e i primi di ottobre.

Conftrasporto, insieme ad altre realtà associative, si era esposta pubblicamente per invocare la prosecuzione dell'esperienza dell'Esecutivo guidato dal professor Draghi. È mancata certamente un po' di apertura al compromesso da parte degli attori in campo, così come è vero che qualche forza politica ha cercato di massimizzare, *pro domo sua*, l'utile derivante dai cambiamenti in corso. Fatto sta che il groviglio sempre più intricato degli interessi partitici ha portato alla rottura nella compagine di governo, aprendo la via alle elezioni anticipate. Per il momento, il Governo rimane in carica per provvedere alla normale amministrazione e potrà pertanto emanare i provvedimenti necessari a rendere operative le leggi già approvate. C'è ora da aspettarsi un cambiamento del clima politico, stante l'imminente ricorso alle urne. Personalmente ritenevo che il professor Draghi fosse la figura più adatta a gestire il governo del Paese in questa fase. A mio modesto avviso, si sarebbe potuto e dovuto ricercare una mediazione rispetto alle proposte avanzate. Purtroppo, però, ha prevalso la rigidità e lo scenario che si è aperto è certamente più ostico, visto soprattutto il momento storico in cui ci troviamo. Si impone ora la necessità di realizzare gli interventi utili al Paese, ma senza veti. Non è accettabile il no a prescindere all'utilizzo di alcune fonti energetiche. L'incentivo delle rinnovabili è una scelta non più rinviabile ed irreversibile, ma non si possono escludere preventivamente altre strategie di approvvigionamento, dato che stiamo affrontando una crisi energetica senza precedenti. Bisogna avere il coraggio di prendere atto dell'inconcludenza e della dannosità delle posizioni oltranziste sul fronte ambientale; bisogna avere l'onestà di ammettere il fallimento di alcune delle scelte politiche prese nel corso di questa legislatura, come il reddito di cittadinanza; bisogna avere la lucidità di riconoscere quanto sia inopportuna la pretesa di inserire proposte su temi etici, rispettabili ma fortemente divisive, all'interno di un programma di Governo di larghe intese. Dove esistono differenze, la politica deve saper costruire un'unità di intenti, facendo convergere gli sforzi verso un obiettivo comune piuttosto che ingaggiare battaglia sui temi che dividono. A mancare, in questa vicenda, è stata proprio la capacità (o la volontà) di ricercare l'unità nel compromesso.

È evidente che il Paese ha bisogno di una guida che sia capace di portare avanti un programma. Per questo occorre una maggioranza che sappia riconoscersi in un comune denominatore. Le furbizie alle quali abbiamo assistito forse ne sono una testimonianza: se si collega la proposta di risoluzione presentata dal senatore Casini, con il permanere in Aula di una forza politica che aveva dichiarato di volersi chiamar fuori, qualche perplessità può sorgere. Comunque il dado è tratto. Vediamo di non ripetere gli errori commessi in questi ultimi tempi ed evitiamo, da subito, di cedere alla tentazione di disertare le urne. La democrazia è possibile solo se i cittadini partecipano attivamente alla vita politica, determinando, con la libera espressione del voto, le sorti del Paese.

Il prossimo esecutivo dovrà affrontare parecchie tematiche di natura economica, prime tra tutte quelle legate alla transizione ecologica. Una scelta irreversibile, questa, che deve però essere attuata con tempistiche adeguate e possibilmente tenendo di tutti le voci della comunità scientifica. A tale proposito mi permetto di pubblicare il parere dei professori Zichichi e Rubbia, che mettono in dubbio il nesso tra i cambiamenti climatici e le attività umane. Forse qualcuno utilizza tale argomento per imporre cambiamenti in tempi accelerati senza tener conto del principio irrinunciabile della neutralità tecnologica. Quelli che riporto sono pareri autorevoli, che tuttavia non vengono mai presi in esame da parte di chi è chiamato a decidere. Ritengo questo comportamento sbagliato sia dal punto di vista intellettuale che politico, perché così si rischia di innescare dubbi sui reali obiettivi di coloro che sostengono a spada tratta le teorie opposte a quelle dei due esimi professori citati, la cui competenza non può essere messa in dubbio.

Tornando ai problemi di casa nostra, invito sin da oggi i miei lettori ad un'attenta riflessione in merito a quanto potrebbe succedere nei prossimi mesi. La campagna elettorale si preannuncia infuocata e verosimilmente saremo bersagliati da proposte demagogiche e narrazioni distorte. Invito tutti a voler riflettere prima di abboccare all'amo degli imbonitori, onde evitare che si verifichino nuovamente le condizioni di instabilità che sono alla base del pantano nel quale ci troviamo oggi. Il giorno delle elezioni gli operatori del trasporti, come tutti i cittadini elettori, sono chiamati ad esercitare un loro diritto ed è bene che non vi rinuncino. Non si può dimenticare quanto l'astensionismo registrato alle ultime elezioni politiche abbia influito sul destino della legislatura in corso, segnata dal protagonismo di forze politiche che propugnano teorie deleterie per la nostra attività. Ognuno dovrà formarsi una propria convinzione partendo dalla tutela delle esigenze del Paese, e magari anche da quella della nostra realtà.

Noi forniremo tutte le indicazioni utili alla formazione di un'opinione informata e consapevole da parte dei cittadini; daremo spazio ad ogni posizione perché ognuno possa scegliere chi votare, sapendo quali siano le reali intenzioni delle diverse forze politiche. In gioco, oltre all'interesse delle nostre imprese, c'è il futuro del Paese. Siamo all'ultimo giro e, come nelle gare ciclistiche: è suonata la campanella del giro finale.

Intanto rinnovo l'invito a leggere, cliccando qui, i pareri dei professori Rubbia e Zichichi. La conoscenza è sempre un bene.

22 luglio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Che dire? La crisi di Governo che si è consumata in questi giorni ha gettato il Paese in una situazione che, sebbene preventivabile, è ciò nondimeno estremamente delicata e complessa. Sarebbe stato auspicabile un briciolo di elasticità e capacità di mediazione in più da parte delle forze politiche coinvolte, ma tant'è. Come era inevitabile all'esito del voto al Senato, il Presidente Mattarella ha accettato le dimissioni del Premier e nella serata di ieri ha provveduto a sciogliere le Camere. Le nuove elezioni sono state quindi fissate per il 25 di settembre prossimo.

Conftrasporto, insieme ad altre realtà associative, si era esposta pubblicamente per invocare la prosecuzione dell'esperienza dell'Esecutivo guidato dal professor Draghi. È mancata certamente un po' di apertura al compromesso da parte degli attori in campo, così come è vero che qualche forza politica ha cercato di massimizzare, *pro domo sua*, l'utile derivante dai cambiamenti in corso. Fatto sta che il groviglio sempre più intricato degli interessi partitici ha portato alla rottura nella compagine di governo, aprendo la via alle elezioni anticipate. Per il momento, il Governo rimane in carica per provvedere alla normale amministrazione e potrà pertanto emanare i provvedimenti necessari a rendere operative le leggi già approvate. C'è ora da aspettarsi un cambiamento del clima politico, stante l'imminente ricorso alle urne. Personalmente ritenevo che il professor Draghi fosse la figura più adatta a gestire il governo del Paese in questa fase. A mio modesto avviso, si sarebbe potuto e dovuto ricercare una mediazione rispetto alle proposte avanzate. Purtroppo, però, ha prevalso la rigidità e lo scenario che si è aperto è certamente più ostico, visto soprattutto il momento storico in cui ci troviamo. Si impone ora la necessità di realizzare gli interventi utili al Paese, ma senza veti. Non è accettabile il no a prescindere all'utilizzo di alcune fonti energetiche. L'incentivo delle rinnovabili è una scelta non più rinviabile ed irreversibile, ma non si possono escludere preventivamente altre strategie di approvvigionamento, dato che stiamo affrontando una crisi energetica senza precedenti. Bisogna avere il coraggio di prendere atto dell'inconcludenza e della dannosità delle posizioni oltranziste sul fronte ambientale; bisogna avere l'onestà di ammettere il fallimento di alcune delle scelte politiche prese nel corso di questa legislatura, come il reddito di cittadinanza; bisogna avere la lucidità di riconoscere quanto sia inopportuna la pretesa di inserire proposte su temi etici, rispettabili ma fortemente divisive, all'interno di un programma di Governo di larghe intese. Dove esistono differenze, la politica deve saper costruire un'unità di intenti, facendo convergere gli sforzi verso un obiettivo comune piuttosto che ingaggiare battaglia sui temi che dividono. A mancare, in questa vicenda, è stata proprio la capacità (o la volontà) di ricercare l'unità nel compromesso.

È evidente che il Paese ha bisogno di una guida che sia capace di portare avanti un programma. Per questo occorre una maggioranza che sappia riconoscersi in un comune denominatore. Le furbizie alle quali abbiamo assistito forse ne sono una testimonianza: se si collega la proposta di risoluzione presentata dal senatore Casini, con il permanere in Aula di una forza politica che aveva dichiarato di volersi chiamar fuori, qualche perplessità può sorgere. Comunque il dado è tratto. Vediamo di non ripetere gli errori commessi in questi ultimi tempi ed evitiamo, da subito, di cedere alla tentazione di disertare le urne. La democrazia è possibile solo se i cittadini partecipano attivamente alla vita politica, determinando, con la libera espressione del voto, le sorti del Paese.

Il prossimo esecutivo dovrà affrontare parecchie tematiche di natura economica, prime tra tutte quelle legate alla transizione ecologica. Una scelta irreversibile, questa, che deve però essere attuata con tempistiche adeguate e possibilmente tenendo di tutti le voci della comunità scientifica. A tale proposito mi permetto di pubblicare il parere dei professori Zichichi e Rubbia, che mettono in dubbio il nesso tra i cambiamenti climatici e le attività umane. Forse qualcuno utilizza tale argomento per imporre cambiamenti in tempi accelerati senza tener conto del principio irrinunciabile della neutralità tecnologica. Quelli che riporto sono pareri autorevoli, che tuttavia non vengono mai presi in esame da parte di chi è chiamato a decidere. Ritengo questo comportamento sbagliato sia dal punto di vista intellettuale che politico, perché così si rischia di innescare

dubbi sui reali obiettivi di coloro che sostengono a spada tratta le teorie opposte a quelle dei due esimi professori citati, la cui competenza non può essere messa in dubbio.

Tornando ai problemi di casa nostra, invito sin da oggi i miei lettori ad un'attenta riflessione in merito a quanto potrebbe succedere nei prossimi mesi. La campagna elettorale si preannuncia infuocata e verosimilmente saremo bersagliati da proposte demagogiche e narrazioni distorte. Invito tutti a voler riflettere prima di abboccare all'amo degli imbonitori, onde evitare che si verifichino nuovamente le condizioni di instabilità che sono alla base del pantano nel quale ci troviamo oggi. Il giorno delle elezioni gli operatori del trasporti, come tutti i cittadini elettori, sono chiamati ad esercitare un loro diritto ed è bene che non vi rinuncino. Non si può dimenticare quanto l'astensionismo registrato alle ultime elezioni politiche abbia influito sul destino della legislatura in corso, segnata dal protagonismo di forze politiche che propugnano teorie deleterie per la nostra attività. Ognuno dovrà formarsi una propria convinzione partendo dalla tutela delle esigenze del Paese, e magari anche da quella della nostra realtà.

Noi forniremo tutte le indicazioni utili alla formazione di un'opinione informata e consapevole da parte dei cittadini; daremo spazio ad ogni posizione perché ognuno possa scegliere chi votare, sapendo quali siano le reali intenzioni delle diverse forze politiche. In gioco, oltre all'interesse delle nostre imprese, c'è il futuro del Paese. Siamo all'ultimo giro e, come nelle gare ciclistiche: è suonata la campanella del giro finale.

Intanto rinnovo l'invito a leggere qui, in allegato, i pareri dei professori Rubbia e Zichichi. La conoscenza è sempre un bene.

22 luglio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè 15 luglio 2022

Ora non facciamoci del male da soli

Purtroppo il copione, come previsto, si sta realizzando. Chi volesse spendere del tempo per rileggersi le riflessioni dei mesi passati troverà che quello che oggi si sta verificando era ampiamente ipotizzato sin dal dicembre 2020 e gennaio 2021.

Oggi viviamo, come Paese, un momento particolarmente difficile e complesso. Gli ultimi (?) colpi di coda della pandemia, la guerra a circa mille kilometri dai nostri confini ed infine la gestione delle conseguenti crisi economiche. Ci mancava la crisi di Governo con le dimissioni del Presidente del Consiglio.

Il mio appello al Presidente Draghi

Non penso proprio di contare granchè nelle valutazioni che il Presidente assumerà e penso anche che alcuni che leggeranno questo "Punto" non concorderanno con me, ma l' appello che mi permetto di rivolgere al Presidente e' semplice e chiaro: "**Rimanga, per favore, alla guida del Paese"**

Lo faccio non solo come presidente di una delle parti sociali ma anche da ex componente delle Istituzioni, come Sottosegretario ai trasporti. Chi ha aperto una crisi in uno dei momenti più difficili della nostra storia non merita di avere la soddisfazione di essere riuscito a mettere in difficoltà il Paese. Non lo meritano il Paese, la Sua Gente e le imprese.

Lo dico in un momento nel quale il mondo dei trasporti vive ancor più momenti difficil. Le recenti decisioni che a livello europeo, assunte forse un po'troppo superficialmente o emotivamente, generano nei settori che si riconoscono nel vasto mondo dei trasporti gravi ripercussioni. Questa settimana la Fai Conftrasporto ha potuto incontrare: per Forza Italia L'on. Tajani, per la Lega il Sen. Salvini e per il Pd il Sen. Misiani e l'On. Braga, deputata al Parlamento, infine, in collegamento telefonico, con l'on. Patrizia Toia (PD),deputata al Parlamento europeo. Nei colloqui, oltre ad argomentare le ragioni del mondo dell'autotrasporto e del mare è stato in sostanza chiesto più tempo e l'applicazione del principio della neutralità delle fonti energetiche.

Ma il momento difficile ha avuto anche un ritorno positivo. È stato annunciato dal ministro Giovannini, nel corso dell'iniziativa Movie, che la Commissione europea ha approvato la richiesta di consentire il credito di imposta richiesto per l'autotrasporto. (Il testo della Commissione è riportato nel sito Conftrasporto sia in lingua inglese che italiana). Un altro punto che si aggiunge a quelli già emanati contenuti nel protocollo di intesa, sottoscritto con la vice ministro Bellanova, che ringrazio ancora, unitamente allo staff ministeriale, per l'impegno profuso. Ad oggi chi sa far di conto non sfuggirà che le risorse destinate al settore non sono irrilevanti. Il confronto continua ora anche sul tavolo delle regole e sul malfunzionamento degli uffici periferici del ministero. **Se serviva una riprova che il confronto può sortire dei risultati importanti eccolo servito.**

Lo affermo in un momento nel quale sarebbe in atto, da parte di chi ha sottoscritto ben due protocolli, una sconfessione del proprio operato. Questa organizzazione, o meglio il suo autoproclamato leader, sta in modo poco responsabile, visto anche il momento critico (contro chi effettui un'azione di protesta visto che l'Esecutivo è dimissionario?) ritenendo inutile, la convocazione di oggi non solo definendola "una burla" ma contestando quelle intese da lui sottoscritte. Si può essere in disaccordo sempre ma un leader non arriva mai a definire in tale modo aprioristicamente un confronto.

La vera burla invece è quella che si sta tentando nei confronti di autotrasportatori ai quali non si raccontano le verità. A coloro che sentendosi presi in giro dal governo, e così pare che proprio non sia, sono convinti che effettuando blocchi risolveranno i loro problemi. Invece si sacrificheranno per dare visibilità a qualcuno che la sta cercando sulle loro spalle.

Non intendo assolutamente sostenere che i problemi della categoria siano definitivamente risolti. Affermo che quanto convenuto, almeno per la parte economica, si sta realizzando. Conosco bene le difficoltà, che

permangono, ma non si può negare, a meno di essere in malafede, che quanto convenuto non si stia, per la parte risorse, attuando. Occorre poi non dimenticare quanto dichiarato dalla vice ministro Bellanova che si è detta pronta a ricercare nuove risorse.

La speranza è che il senso di responsabilità abbia la meglio. Sarebbe davvero inaccettabile che si ripetessero episodi già verificatisi nel passato, che procurarono anche una vittima, sempre per un'azione di protesta, in tutta franchezza decisa, anche quella volta, in modo poco responsabile.

Si eviti allora di ripetere gli errori del passato; si smetta di illudere la gente che dopo il fermo avrà risolto le problematiche che la riguardano.

Il Paese sta vivendo un momento difficile, sostenevo prima, evitiamo di implementare le difficoltà e diamo una dimostrazione di responsabilità non solo al Paese ma per la categoria che diciamo di rappresentare.

Paolo Uggè

IL PUNTO di Paolo Uggè

Attenzione: Qualcuno vuol guadagnare troppo! Così saranno guai

Tengo a precisare nuovamente che, all'interno di questa rubrica, esprimo dei pensieri personali, che non possono essere minimamente assunti come posizioni ufficiali della federazione. Tuttavia, ricevo quotidianamente i messaggi di tante persone e, non essendo solito sottrarmi al confronto, non posso e non voglio esimermi dall'esternare le mie opinioni.

Oggi mi soffermerò su quattro aspetti.

Credo che sia d'obbligo innanzitutto qualche riflessione sulla diffusione del virus. Non più tardi di due anni fa, illustri esperti sostenevano che, con l'arrivo della bella stagione, la circolazione del Covid sarebbe calata in modo significativo. Ed infatti così avvenne. Quest'anno, invece, stiamo assistendo al fenomeno opposto. Il virus, anche se meno letale, è in rapida diffusione, almeno così sostengono i dati. Ecco allora che la teoria delle varianti consente di fornire spiegazioni alla gente, che tuttavia inizia a porre qualche domanda circa la reale credibilità di questi "esperti" (ricordo nel passato chi sosteneva l'utilizzo delle mascherine ed oggi sostiene tesi opposte). Non vorrei che questo fosse un tentativo per poter consumare le restanti dosi di vaccino in scadenza, oppure per avviare una nuova campagna di vaccinazione in autunno.

Comunque, come direbbe qualcuno, una domanda sorge spontanea: non è dietro tutte queste scelte ci sono, come al solito, i profitti di qualche gruppo finanziario?

La seconda riflessione corre l'obbligo indirizzarla al "remake tour", dal chiaro sapore propagandistico, che il Ministero della Mobilità Sostenibile ha messo in campo per predisporre un nuovo piano della logistica. È ormai il 4° piano che viene realizzato, l'ultimo dei quali, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dopo l'approvazione del Cipe, risale al 2006. Naturalmente gli Esecutivi delle legislature successive 2006/2008 e 2008-2011 provarono, senza in alcun modo ottenere neppure un'approvazione ufficiale, a realizzarne altri. Oggi, al termine di questa legislatura, si prova a metterne in cantiere un altro che quasi sicuramente non vedrà la luce. Personalmente credo che, dovendo fare ancora i conti con le conseguenze della pandemia e con una guerra in corso, forse l'attenzione avrebbe dovuto concentrarsi di più sul PNRR e sulla realizzazione di quanto già avviato. Ma soprattutto, sarebbe stato auspicabile che si fosse spesa un po' più di attenzione a considerare i rischi che le decisioni il FIt for 55 produrranno sulle nostre attività di trasporto, decisioni alle quali hanno contribuito, è doloroso constatarlo, anche alcune forze politiche nazionali.

Le infrastrutture, la funzionalità dei porti e le limitazioni alla libera circolazione delle merci sono temi che si devono affrontare con la conoscenza concreta e reale della loro portata. Il nostro Paese è da troppo tempo ostacolato dalle decisioni dell'Austria che, in nome di un ecologismo di facciata che cela in realtà ragioni economiche, rallenta l'uscita delle merci prodotte e trasformate in Italia. Alcune federazioni - Conftrasporto, Anita e Fedit - hanno anche intentato un'azione legale nei confronti della Presidente della Commissione Europea, ma i tempi previsti per la sua conclusione sono ovviamente lunghi. Occorrerebbe agire a livello politico e lo si potrebbe fare. Il Governo italiano si è invece limitato a scrivere delle lettere anodine che non hanno sortito alcun effetto. Eppure, in gioco vi è il principio fondante dell'Unione Europea ossia la libertà di circolazione delle merci e delle persone. A questo si aggiungono le amministrazioni locali che, per fare cassa, attuano una politica assolutamente arbitraria per quanto riguarda il sanzionamento delle infrazioni dei mezzi pesanti. La misura è ormai quasi colma, ma il Governo non se ne avvede e intende invece incrementare il loro potere a detrimento delle attività di trasporto. A questo proposito si consideri che una recente sentenza del tribunale di Como riconosce in capo agli Enti locali la responsabilità dei danni economici causati alle imprese di trasporto dalla negligenza nella manutenzione delle infrastrutture di loro competenza.

Pur riconoscendo la complessità del momento storico attuale, l'impressione è che il Paese non abbia una linea d'azione chiara se non quella, ben tutelata dal presidente Draghi, di ottenere dall'Europa risorse che

comunque dovranno essere in gran parte rimborsate negli anni a venire. Anche questa non è una novità. Scaricare sulle future generazioni e sulle singole persone o piccoli operatori (la gran parte di imprese strutturate delocalizzano) oneri derivanti da scelte fatte da esecutivi precedenti è un *modus operandi* da tempo in uso nel nostro Paese.

Mi verrebbe da iniziare la trattazione dell'argomento odierno con un detto ambrosiano che dice: "chi grida di più porta a casa la mucca". I taxisti stanno protestando per reintrodurre tutele che l'Esecutivo voleva sopprimere. In questo caso, non c'è stato alcun diktat da parte dell'Unione Europea. Lo stesso destino, inoltre, toccherà anche ai Noleggiatori. Personalmente ritengo che la soluzione che i leader dei taxisti romani hanno individuato con la piattaforma gestita da Uber, sia da sviluppare e applicare anche in altri contesti. Il messaggio che tuttavia si sta affermando mediaticamente è che solo manifestando si riesca ad ottenere l'attenzione della politica. Questo preoccupa, in quanto siamo in presenza di una forma di imbarbarimento che è possibile si estenda ad altre realtà, come il mondo del trasporto pesante.

È compatibile con il principio democratico di un sistema a base democratica questo modo di comportarsi? Temo proprio di no! Ma ritengo che se non prevarrà il buon senso, quello che vediamo succedere in questi giorni è solo una tiepida anticipazione di quanto è destinato ad avvenire in un futuro prossimo.

8 luglio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Venerdì 24 il Consiglio Nazionale FAI ha ricordato il Presidente Duilio Balducchi, che ci ha lasciati tempo fa. È stata l'occasione per un gradito e lungamente atteso ritorno agli incontri in presenza, anticipato già il giorno prima dalla riunione operativa dei segretari territoriali. Nel complesso, sono state due giornate produttive di confronto e di lavoro sulle nostre prospettive future.

Uno dei temi affrontati, che diventerà centrale nei prossimi giorni, è stato quello del pacchetto di misure Fit for 55, che dovrebbe segnare la strada verso la transizione ecologica. Il settore del trasporto è accusato di essere uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico e sulla base di ciò, il trasporto pesante merci è stato individuato come l'unico elemento sul quale intervenire, in malafede. Il Tpl, gli uffici pubblici, il trasporto con bus privati, come se non esistessero.

Per non consentire strumentalizzazioni o incomprensioni ribadisco per l'ennesima volta come il mondo che Fai/Conftrasporto rappresenta è pienamente concorde con l'obiettivo della tutela ambientale. Quello che da tempo cerchiamo di mettere in evidenza è che le scelte annunciate e in approvazione a livello U.E. non ci pare tengano in considerazione la situazione esistente, che ancora risente delle conseguenze delle restrizioni di una crisi pandemica - peraltro non del tutto conclusa - e delle ripercussioni che la guerra in atto tra Ucraina e Russia scarica sull'economia nazionale. Da qui sorgono alcune posizioni critiche da me espresse, che riguardano non sull'obiettivo generale della riduzione degli inquinanti, bensì la tempistica e le ipotesi di soluzione che sono state avanzate e che sembrano voler privilegiare una sola fonte energetica senza tener in considerazione - e mi pare grave - il principio della neutralità tecnologica.

La domanda alla quale nessuno riesce a fornire risposte esaustive è come venga prodotta l'energia elettrica, che pare essere la fonte considerata la più rispondente a soddisfare le esigenze ambientali. La scelta di puntare unicamente sull'elettrificazione nel campo della mobilità, mi pare discutibile per diverse ragioni. Innanzitutto, ritengo che la modalità di misurazione adottata per valutare l'impatto ambientale delle diverse tipologie di motorizzazioni sia parziale. Infatti, quando si decantano le virtù dei veicoli elettrici, si considerano non le emissioni totali, bensì solo quelle riscontrate allo scarico. È vero che un mezzo elettrico non produce emissioni allo scarico, ma la produzione dell'energia che lo alimenta sì e lo smaltimento del veicolo e delle sue batterie anche. Un approccio parziale altera i risultati e mette fuori gioco alcune tecnologie sostenibili come quelle che fanno leva sui biocarburanti e sui carburanti sintetici. Il principio cardine che considero non aggirabile è quello della neutralità tecnologica e purtroppo l'approccio adottato dalle autorità europee non lo garantisce. Tra le altre cose, è utile sapere che, in poco più di vent'anni, il trasporto pesante su gomma ha ridotto le proprie emissioni del 30%, a fronte di una riduzione generale più contenuta, pari al 20,4%. Infine, è opportuno evidenziare che l'autotrasporto contribuisce per una quota inferiore al 5% alle emissioni totali e non lo affermo io, ma l'USC nel documento proprio sulle emissioni.

Domandare più tempo per la transizione e non indirizzare la domanda verso una sola fonte energetica, senza in alcun modo tener conto delle conseguenze, mi sembrano richieste dettate dal buon senso.

In una recente intervista il professor Davide Tabarelli, presidente di Nomisma energia, ha definito quanto è previsto dal pacchetto Fit for 55 "sadomasochista. Irrealistico per le auto ed impossibile per l'autotrasporto.

In particolare per l'Italia che, avendo l'accisa più elevata in assoluto a livello di tassazione è volersi far del male due volte". Infine, il professore evidenzia che l'Europa conta per le emissioni l'8% nel mondo. Quindi, agendo in un clima da jihad ci impoveriremo sempre di più, mentre altre zone incrementeranno la loro

competitività. Un dato lo dimostra: “dal 1990 l’Europa ha ridotto le emissioni di CO_2 per un miliardo di tonnellate mentre altri le hanno aumentate di 13 miliardi”.

Non c’è che da fare i complimenti a questi eurocrati ma soprattutto a quei governi che stanno consentendo una simile idiozia. In particolare il nostro. Il perché è presto detto: l’Italia non ha centrali nucleari né a carbone, il gas lo compra all’estero perché i giacimenti che possediamo non vengono sfruttati. Mi pare del tutto evidente che saremo noi a subire le conseguenze maggiormente negative. Certo non rinuncerò ad evidenziare queste assurdità, perché la gente deve sapere cosa l’aspetta se non si riuscirà ad invertire una rotta che ci porterà, come afferma Tabarelli, verso la povertà.

Aggiungo un’ultima considerazione per chi pensa che con queste “brillanti idee” si ridurrà il numero dei mezzi pesanti sulle strade e si genererà lo spazio per le altre modalità. I “Tir” - come qualcuno li chiama in modo improprio - italiani saranno sostituiti da quelli dei Paesi europei. Certamente un bel risultato!

1° luglio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Come avrete avuto modo di leggere, la settimana appena trascorsa è stata densa di appuntamenti e ci ha visti impegnati in diversi incontri sia con il Ministero, che con i gruppi parlamentari - relativamente al tema delicato della transizione ecologica - che con le altre associazioni.

L'esito di questi incontri conferma, come è stato comunicato, la prossima realizzazione delle soluzioni già ipotizzate, anche se ognuno di solito diffonde il resoconto più è confacente alla propria propaganda.

Le norme assumono validità quando sono scritte in decreti o leggi. Le parole sono volatili e - purtroppo di prove ne abbiamo tante - vengono spesso modificate. Ma addirittura abbiamo anche esperienza di come anche gli impegni sanciti da intese scritte possano essere disattesi. Quindi, visto che ormai tutti dovremmo aver imparato come possano cambiare le carte in tavola nel corso di una trattativa, cerchiamo di tenere a mente che la scelta di riferire certe notizie solo quando abbiano ricevuto il pieno avallo giuridico, risponde ad una sana logica di rispetto verso i destinatari.

Appare evidente che chi cerca di strumentalizzare i fatti riassumendo lo svolgimento degli incontri come più fa comodo alla propria parte, soprattutto se minoritaria, non ha come obiettivo l'interesse generale e prova a generare confusione diffondendo falsità. La Fai, a cui sicuramente difetta la perfezione ma non di certo l'onestà, in tutti questi anni di rappresentanza ha sempre raccontato i fatti, anche quelli scomodi, nella loro interezza, per dare agli associati gli elementi utili ad una corretta valutazione. Per questo è la realtà associativa più credibile e qualificata e, a testimonianza di ciò, nel prossimo incontro presenteremo i risultati dell'indagine semestrale che di consueto realizziamo sulla categoria, da cui emergerà in tutta evidenza quanto appena affermato.

Desidero attirare l'attenzione, invece, su un fatto da non sottovalutare assolutamente, che si sta verificando su un tema che ci vede pienamente consapevoli e consenzienti, purché non metta in difficoltà le imprese.

Mi riferisco al dibattito in corso a livello comunitario sulla transizione ecologica che, se gestita senza criterio, rischia di danneggiare in modo pesante le nostre imprese.

I contatti con le forze politiche sia a livello nazionale che europeo sono costanti. L'elaborazione di proposte e documenti ci impegnano continuamente. Un impegno simile purtroppo non si registra da parte di altre realtà che o sono unicamente votate alla difesa degli interessi di alcune grosse imprese, oppure si intestano la rappresentanza dell'autotrasporto solo per fare numero.

Vi invito, anche se so bene quanto sia coinvolgente la vostra attività, a documentarvi ed a non sottovalutare le impostazioni che si stanno affermando a Bruxelles. Certamente il contesto entro cui si svolge l'attività di imprese è profondamente mutato e con esso occorre confrontarsi. Senza dubbio vi è chi, sentendosi strutturato più di altri, pensa di avere la possibilità di entrare nell'Olimpo delle imprese Vip. Non sarà così! Il processo che tende a generare pochi che decidono e tanti che obbediscono colpirà anche loro. È solo questione di tempo. Ma se sottovalutiamo quello che è in atto, questo esito è certo.

I corpi intermedi sono l'unico baluardo che può opporsi alle dinamiche che abbiamo delineato. Allora occorre rafforzarli e rafforzare il valore dello stare insieme. Io credo che la nostra federazione possa essere un esempio evidente. Per questo mi batto perché, anche se talvolta impone qualche rinuncia, la forza che deriva solo dallo stare insieme non venga indebolita dai particolarismi e dai distinguo inutili. Le diversità di opinioni è giusto che esistano ma poi si deve saper scendere a compromessi e riconoscere il principio base su cui ogni società evoluta si fonda, ossia che è l'interesse generale che sempre deve prevalere. Le decisioni che contano

sono quelle che vengono assunte da chi ha la rappresentanza più ampia. A nulla vale il mero diritto di partecipare ai tavoli di confronto e non tutti gli interlocutori sono parimenti autorevoli, anche quando sono titolati a prendere la parola per esprimere il proprio favore o dissenso. Intervenire nel dibattito non attribuisce di per sé alcuna credibilità, tutto dipende da come si espongono le problematiche.

Credo profondamente che solo questa possa essere la strada giusta e sono certo che, pensandoci bene, non siano pochi coloro che la pensino nello stesso modo.

Venerdì prossimo, a Bergamo, prima del Consiglio Nazionale, ricorderemo un nostro amico che ci ha lasciato troppo presto: Duilio Balducchi. Con Lui mi capitava di ragionare spesso sul senso dello stare insieme ed in Lui, come in tanti altri, le convinzioni sovra esposte erano profondamente radicate. Solo uniti siamo forti e per questo occorre rafforzare una realtà come la Fai.

17 giugno 2022

IL PUNTO di Paolo 10 giugno 2022

APPELLO AL VOTO!

Il 12 giugno gli italiani sono chiamati al voto. In alcuni comuni e amministrazioni provinciali per rinnovare gli amministratori ed in tutto il Paese per votare sui cinque referendum della giustizia.

La raccomandazione che mi sento di fare è: **andate a votare! E' un dovere/diritto che ogni cittadino può e dovrebbe esercitare.**

La scelta degli amministratori locali è importante in quanto gli eletti avranno la guida della Amministrazioni territoriali di competenza, cioè assumeranno decisioni che inevitabilmente ricadranno sui cittadini di quelle località. Dopo non si può dire ma io non avevo tempo! Chi verrà eletto diventa il decisore! Ricordiamoci del famoso detto: che se Tu non ti occupi della politica; la politica si occupa di te! Quindi forse vale proprio la pena sempre di esprimersi.

Affermo l'importanza della partecipazione al voto perché proprio in questi giorni abbiamo potuto come eleggere i propri rappresentanti sia importante. Il Parlamento europeo si è espresso relativamente alle norme che riguardano il clima, prevedendo misure che avranno impatto su ognuno di noi ed il mondo dei trasporti ne è particolarmente toccato. Quindi prima di lasciarsi vincere dalla pigrizia ognuno pensi bene!

Poi dovrà subire le scelte che saranno effettuate dagli eletti. Almeno non potrà pentirsi, dopo, se i nuovi decisori assumeranno scelte contrastanti con le idee di ognuno. Questa si chiama democrazia!

5 REFERENDUM

La consultazione referendaria è stata indetta in quanto, come prevede la Costituzione, un elevato numero di cittadini, più di 500 mila, hanno firmato per sottoporre ai cittadini italiani l'abrogazione di alcune norme, riguardanti il sistema giudiziario

I quesiti riguardano essenzialmente temi legati al funzionamento della magistratura. Ognuno di noi può aver avuto o potrà avere a che fare con la giustizia. Avere la certezza di una magistratura: indipendente, libera e non legata a ideologie partitiche, credo, sia interesse di tutti.

I referendum sono di due tipi abrogativi o confermativi. Quelli di domenica 12 sono abrogativi di alcune norme in vigore. La differenza è sostanziale tra i due referendum. I confermativi sono validi qualunque sia la percentuale dei votanti. Gli abrogativi debbono raggiungere il 50% degli aventi diritto al voto. Ove non si raggiungesse la percentuale il risultato non produrrebbe alcun cambiamento. L'unico significato sarebbe di natura politica in relazione alla percentuale ottenuta dai due schieramenti.

L'appello è quindi andate a votare! Chi invita a non esercitare questo diritto non aiuta la partecipazione dei cittadini alla vita di ogni Paese.

Personalmente mi è stato chiesto se andrò al seggio. La mia risposta è Sì! Mi è stato chiesto anche come mi sarei espresso. Il voto è segreto ma in questo caso non ho avuto esitazione a rispondere che voterò 5 SI! Il perché è così riassumibile: voglio una giustizia giusta, libera, indipendente e che non consenta possibili commistioni tra accusatori e giudici. La mia è una scelta di libertà che vale per tutti: giudici e procuratori che debbono esercitare le loro funzioni in totale libertà nel rispetto delle leggi.

Paolo Uggè

IL PUNTO di Paolo Uggè

"Avevo solo 28 anni e mi dissi: ma dove vado con questi tre camion? Devo mettermi con qualcuno per pesare di più". Questo è il pensiero di uno dei leader dell'autotrasporto, che ha dominato la scena degli ultimi quindici anni dando vita ad una esperienza di unità imprenditoriale di successo. "Da soli non si va da nessuna parte – sosteneva - in un mercato sempre più globalizzato devi essere presente con strutture più grandi". Un convincimento che non possiamo che condividere. In un articolo del giornalista De Vico, comparso oggi sul quotidiano il Foglio, si disserta sulla "*débacle* dei corpi intermedi e di sindacati travolti dal populismo". Trovo che le due riflessioni che ho riportato, quella dell'imprenditore e quella del giornalista, scaturiscano dal medesimo interrogativo: qual è il nuovo ruolo che la rappresentanza è chiamata a ricoprire e, soprattutto, di quale rappresentanza oggi la società ha effettivamente bisogno.

Evidenzio questi aspetti perché mi sto accorgendo che vi sono realtà rappresentative che, forse senza rendersene conto (qualcuno lo fa in modo mirato e "Prima" di tutto per una scelta di visibilità personale), sembrano aver perso di vista il senso, lo scopo e il metodo della propria missione.

Chiunque prenda su di sé l'onere di rappresentare gli interessi di una categoria sa, o quantomeno dovrebbe sapere, che non si può ottenere sempre tutto ciò che legittimamente ci si aspetta, soprattutto nella dimensione complessa nella quale viviamo. Il nostro valore di riferimento non è l'oltranzismo, è la mediazione. Ma per mediare in modo efficace, si richiede anche unità e comunione di intenti. Chi mi legge sa quante volte io abbia avuto modo di affermare che "da soli non siamo nulla, tutti insieme siamo l'autotrasporto".

In un'epoca frenetica come quella attuale, le evoluzioni vanno affrontate e gestite. Chi si illude di riuscire a far valere le proprie rivendicazioni senza scendere a compromessi, pecca di ingenuità - per non dire di supponenza - e danneggia proprio coloro che vorrebbe tutelare.

Ho sentito la necessità di svolgere queste considerazioni a proposito di cosa renda davvero incisivo ed efficace il lavoro dei corpi intermedi, perché credo che ci troviamo oggi all'alba di una battaglia decisiva, che dovremo affrontare più compatti possibile e con tutti i mezzi a nostra disposizione. Sono terrorizzato pensando a cosa potrebbe accadere al Paese se le decisioni politiche ispirate dall'integralismo ambientalista che va diffondendosi, non verranno adeguatamente contrastate e temperate. Se si osserva con attenzione come certe notizie vengono trattate sui media, emerge chiaramente che questo ambientalismo fasullo risponde più alla necessità di assicurare il guadagno di pochi gruppi di interesse, piuttosto che proteggere il nostro Pianeta.

La tutela dell'ambiente è un obiettivo sacrosanto ed irrinunciabile! Occorre tuttavia prestare attenzione a quali e quanti interessi si stanno coagulando intorno a questo principio, di per sé legittimo e condivisibile.

Non voglio divagare sulla questione, pertanto mi limiterò a citare il caso del "Fit for 55%". Questo pacchetto di misure draconiane, che orienterà le scelte dei governi e della U.E. negli anni a venire, è stato elaborato per dare risposta al tema dei cambiamenti climatici. Per approfondire tale aspetto, mi permetto suggerire la lettura una petizione inviata all'ONU da mille esperti, scienziati e climatologi, che hanno un'opinione ben diversa da quella propugnata dai decisori europei. Chi la vuole può trovarla in un libretto dal titolo: "Non esiste alcuna emergenza climatica" che il professor Franco Battaglia ha pubblicato recentemente. Non penso si debba concordare a prescindere, ma documentarsi non fa mai male!

Tornando al tema del Fit for 55%, il documento della Commissione europea è ben riassunto dal professor Tabarelli, Presidente di Nomisma Energia, che in una recente intervista ha reso evidente le conseguenze che

la scelta delle Autorità comunitarie produrranno: **Diventeremo tutti più poveri! Di fronte ad una simile affermazione rilasciata non da uno qualsiasi, non dovremmo forse preoccuparci?**

L'esperto evidenzia alcuni elementi partendo da un dato incontrovertibile: "Noi contiamo per l'8% nel mondo per le emissioni globali. Dal 1990 l'Europa ha ridotto le proprie emissioni di CO2 per un miliardo di tonnellate; gli altri le hanno incrementate di 13 miliardi." Ci vogliamo prendere in giro? La domanda se la Commissione europea è retta da esperti o da persone inadeguate sorge spontanea. Ma ancor più sarebbe interessante sapere quale posizione abbia assunto il nostro Governo, visto che in Italia l'autotrasporto ha migliorato notevolmente le proprie performances per quanto riguarda le emissioni inquinanti. Lo stato di confusione in cui le istituzioni e la politica stanno annaspando, emerge in modo evidente leggendo la comunicazione della Commissione del 23 maggio u.s, nella quale si evidenzia al Parlamento Europeo ed al Consiglio le necessità di prevedere un piano di emergenza per i trasporti. Nel testo si parla di interventi di "sostegno al settore trasporti in tempo di crisi" di garantire principi di emergenza, connettività (favorendo corridoi per l'attraversamento dei valichi) e sostegno al settore. Basterebbe pensare alle limitazioni introdotte dall'Austria e all'assenza di interventi in merito, ma soprattutto ai contenuti del Fit for 55%, per notare distonie evidenti tra le raccomandazioni e la realtà.

C'è davvero da essere terrorizzati, se chi ci rappresenta pensa di tutelare così non solo l'imprenditoria nazionale ma anche lo stesso ambiente. La Commissione trasporti del Parlamento europeo ha infatti, grazie alla coraggiosa opera di alcuni parlamentari nazionali, fornito parere negativo, rispetto ad alcune proposte del Fit for 55%. Non altrettanto ha fatto la commissione Ambiente. Ora la parola passerà al Parlamento europeo. Sarà interessante vedere come le forze politiche nazionali si schiereranno. Sul sito di Conftrasporto abbiamo dato conto di come si siano pronunciate le forze politiche all'interno della Commissione trasporti perché la gente deve sapere come sono schierate le forze in campo. Continueremo a farlo anche in futuro.

Al termine di questa analisi, resta tuttavia ancora aperta la domanda davvero essenziale: pensiamo che, col dilagare delle divisioni all'interno del mondo della rappresentanza, si riuscirà a portare avanti una battaglia così cruciale? Certo è che Conftrasporto non rinuncerà a portarla avanti, in quanto sa che dal suo esito dipende il futuro del nostro Paese. Ecco allora che si dovrà aprire una riflessione seria in seno al mondo della rappresentanza di settore, che non abbia a oggetto i posti occupati all'interno di questo o quell'organismo, ma le strategie da attuare, tutti insieme, per arrestare una deriva che al momento sembra inarrestabile. Se rinunceremo a farlo, dovremo rassegnarci a correre il rischio paventato dal prof. Tabarelli: diventare tutti più poveri. È questo quello che vogliamo? Di certo noi no!

27 maggio 2022

Il PUNTO di Paolo Uggè

Situazione trasporti: verità nascoste

Come ormai dovrebbe essere noto, sulla Gazzetta ufficiale di mercoledì scorso è stato pubblicato il DL n.50, che contiene due articoli che riguardano l'attuazione dei provvedimenti previsti dal protocollo d'intesa firmato a marzo da tutte le federazioni dell'autotrasporto, compresa quella che, dopo averli siglati, ha strombazzato la sua contrarietà sui contenuti. Perché sottoscriverli allora? Forse per crearsi una verginità?

Naturalmente l'obiettivo non poteva che essere quello di diversificarsi, dando ad intendere che solo una federazione fosse impegnata a tutelare la categoria, mentre le altre patteggiavano con il Governo.

Questo comportamento ha determinato la circolazione di notizie ed interpretazioni poco aderenti alla realtà dei fatti.

Tutte le misure contenute nell'accordo, così come le relative implicazioni, sono state ampiamente illustrate e commentate dalla FAI, attraverso un'attività scrupolosa di aggiornamento e condivisione con gli organismi territoriali e le imprese aderenti.

Nel Decreto n 50/22 sono state inserite due norme, in particolare, che ci interessano: la definizione del criterio per l'erogazione dei 500 milioni per il ristorno del caro gasolio e la proroga al 31 luglio delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali. Questo si va ad aggiungere alle disposizioni che prevedono lo stanziamento di risorse per la sostituzione del parco veicolare, l'incremento delle riduzioni compensate per i pedaggi autostradali, le spese non documentate e il credito d'imposta sull'acquisto di Gnl e l'Ad Blue, che attende solo il decreto interministeriale di attuazione.

Ovviamente sarà compito del Mims darne opportuna comunicazione alle Autorità comunitarie competenti. Come di consuetudine, resteremo in stretto contatto con il Ministero per monitorare da vicino sia la definizione dei contenuti della circolare sui trasporti eccezionali, sia la parte che tratterà, come previsto dal protocollo, il tema delle regole. Le circolari redatte e diramate dalla nostra segreteria, che ringrazio per l'impegno, dettagliano meglio tali disposizioni.

Ora è necessario fornire alle imprese le giuste informazioni, non per enfatizzare i risultati raggiunti, ma per relazionare sui fatti e renderli consapevoli di quanto la Viceministra Bellanova, insieme alla sua squadra, si sia impegnata per portare avanti i contenuti dell'accordo. Organizziamo, come detto nell'ultima riunione tenutasi a Milano, incontri per informare in modo completo, corretto ed esaustivo gli operatori. È importante che non venga mai meno il contatto con la base associativa.

Già nel prossimo fine settimana, a Parma ed a Brescia, si terranno due momenti di confronto con la categoria e mi auguro che ne seguiranno altri. Riprendiamo, dunque, quello slancio partecipativo che è sempre stato un tratto distintivo della nostra Federazione e che è alla base del forte legame che essa intesse con gli imprenditori associati.

Al Transpotec la Fai ha aperto la fase di ascolto con gli operatori e molti sono venuti a rapportarsi con i nostri dirigenti e funzionari. Ora dobbiamo tornare anche sui territori. È indispensabile riprendere i contatti diretti se si vuole essere un punto di riferimento per l'autotrasporto.

Concordando gli impegni, la Federazione assicura la propria presenza. Ora si deve ripartire insieme!

Voglio ringraziare le nostre rappresentanze sul territorio per le iniziative che stanno portando avanti. Ma come già detto le scelte vetero-ambientaliste, generate non solo dalla aspirazione di favorire un miglioramento ambientale - perfettamente condiviso - ma forse anche dalle pressioni operate da pochi gruppi di interesse, ci impone di intensificare, anche a livello comunitario, i nostri sforzi per tutelare al meglio la categoria. Rafforzare il rapporto con i nostri imprenditori è la strada da seguire per conseguire l'obiettivo.

Milano 20 maggio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Molte chiacchiere, pochi fatti! Così non va.

Ora che la fase pandemica sembra in via di superamento, ci piombano sulle spalle gli effetti determinati dagli equilibri geopolitici che si stanno definendo al livello europeo.

Non posso certo, anche se ho le mie idee, addentrarmi in meccanismi che hanno una dimensione mondiale e che toccano aspetti internazionali e finanziari. Noi, tuttavia, ne paghiamo le conseguenze.

Certamente anche l'inadeguatezza di parte del mondo politico non ci aiuta. Chiacchieroni che si trastullano ad ipotizzare grandi disegni, rischiando di perdere di vista la realtà legata e i bisogni della gente, non mancano.

Non è che questa sia una novità. Anche nei decenni passati vi sono stati personaggi che non hanno certo dato al mondo produttivo ed ai cittadini in generale la sensazione di essere in sintonia con le esigenze del Paese. Oggi, tuttavia, ci rendiamo conto che l'interesse generale nazionale è di fatto subordinato sempre più a quello di realtà economiche che non hanno l'obiettivo di aiutare il Paese a generare condizioni per una crescita complessiva. In gioco c'è il futuro delle generazioni del domani.

Sentiamo parlare di progetti che promettono una crescita del Paese adeguata alle aspettative. Gli ultimi dati dell'Ufficio di Bilancio, organismo parlamentare, ci restituiscono una situazione destinata invece a confermare i nostri dubbi e le nostre preoccupazioni.

In realtà la spesa in un anno è più legata ad anticipazioni, quindi non pagamenti, legati all'avanzamento lavori di opere annunciate, più volte. In un anno non è stato superato l'importo di 1,2 miliardi euro, anziché i 13,7 miliardi millantati. Quindi solo il 9% di quanto deliberato. Avremo la medesima ripetizione per gli anni a venire dal 2022 al 2026 dove i valori assicurati si aggirano intorno ai 28 miliardi annui?

Dove finiranno i 30 miliardi di euro previsti dal programma 2014-2020 del Fondo di Sviluppo e Coesione e quelli ulteriori previsti dal 2021 al 2027? Sarebbe interessante conoscere quanto del primo acconto di 6,3 miliardi di euro, stanziati dal Cipe in 14 mesi siano stati realmente spesi.

Spesso si sente parlare dello sviluppo del mezzogiorno e di potenziamento dei corridoi transalpini. Ebbene a fronte di ciò, è inconcepibile come non si riesca a riconoscere l'importanza e l'urgenza di realizzare un collegamento della Sicilia col continente attraverso il Ponte sullo Stretto, o della costa tirrenica con quella adriatica, o della Campania con la Puglia, né si capisce come si possano sottostimare gli impatti delle limitazioni alla circolazione ai confini (penso in particolare al Brennero). Eppure, basta leggere gli interventi del PNRR per rendersi conto che queste opere infrastrutturali indispensabili sia per potenziare la mobilità delle popolazioni che per lo sviluppo e competitività di zone di grande rilevanza, siano considerati meno importanti della realizzazione di interventi mirati al superamento dei combustibili fossili. Giusti e condivisibili gli interventi per ridurre emissioni, ma se non si creano collegamenti e infrastrutture, si nega al Paese qualsiasi prospettiva di crescita.

Nessuno vuole sottostimare l'importanza di tali interventi per la tutela dell'ambiente, nutriamo tuttavia il fondato dubbio che essi rispondano innanzitutto alle esigenze di pochi gruppi finanziari. Infatti, se non si considera il contesto mondiale non omogeneo entro cui vengono prodotte le emissioni inquinanti, se non si agisce garantendo il principio di neutralità tecnologica, se non ci si adopera per omogeneizzazione il

trattamento fiscale dei prodotti energetici, si finisce solo per penalizzare alcune economie senza che l'ambiente ne benefici.

Chi assume decisioni in materia ambientale, dovrebbe ricordare sempre che la zona euro partecipa per il 15% circa alla produzione delle emissioni inquinanti la Cina per il 19% e gli Usa per il 23% circa e che l'imposizione fiscale in Europa sul gasolio vede differenze notevoli tra i diversi Stati membri, o rischia di generare penalizzazioni che si riverseranno sulle attività produttive e comprometteranno la competitività del nostro Paese.

Meno annunci e più concretezza è l'atteggiamento che si dovrebbe adottare per salvare quello che resta della nostra economia.

13 maggio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Giovedì 5 maggio, sulla Gazzetta Ufficiale, è stato pubblicato il Decreto interministeriale (MEF – MIMS) che ripartisce i 240 milioni stanziati, per l'anno in corso, dal Fondo per l'autotrasporto. Il Fondo, che è stato rinnovato lo scorso autunno e che, ricordo, prevede risorse analoghe per il 2023 e il 2024, è uno dei dispositivi finanziari attraverso cui si consentirà alle nostre imprese di ristorare i maggiori costi sostenuti rispetto alle concorrenti estere. Come noto, nell'ambito delle trattative condotte col Governo per la soluzione della recente vertenza, sono stati previsti altri stanziamenti che andranno a finanziare il rinnovo del parco circolante, le riduzioni compensate dei pedaggi e le spese non documentate, per un ammontare complessivo superiore a cento milioni di euro. Vale senz'altro la pena di menzionare anche la proroga al 30 giugno della validità delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali. E non dimentichiamo, infine, che è prossimo alla pubblicazione il Decreto che definirà le modalità di erogazione dei 500 milioni stanziati per il "caro gasolio" che si aggiungono alle riduzioni sul costo del gasolio sia alla pompa che acquistato in extra rete che l'Esecutivo ha stabilito per tutti. Non entro ulteriormente nel dettaglio, in quanto questi interventi, unitamente ad altri che mi auguro fossero già a conoscenza delle nostre imprese, sono stati resi noti con apposite circolari (anche dell'Agenzia delle Dogane) ed illustrati nel dettaglio durante gli incontri che le nostre rappresentanze sul territorio hanno tenuto con i rispettivi associati.

Una volta assestate le questioni di natura economica, si passerà ad affrontare gli aspetti normativi ancora pendenti attraverso il tavolo delle regole, già istituito. Alcuni importanti provvedimenti sono stati già adottati col provvedimento all'esame del Parlamento, altri si dovranno definire. A tale riguardo occorre sempre ricordare che le rappresentanze non sono dei sarti di alta moda, non cuciono vestiti su misura per ogni singola esigenza (non occorre mai dimenticare questo particolare). L'obiettivo che perseguiamo è quello di ottenere delle soluzioni di portata generale, che affrontino più aspetti e massimizzino i benefici per tutti.

Ho voluto richiamare alla memoria di tutti coloro che seguono il mio Punto settimanale le principali misure attuate per il settore in questa fase complessa, per allargare il ragionamento ad alcune questioni che ritengo utile approfondire. Si poteva fare meglio? Ottenere di più? Certamente si! Ma per ottenere il massimo, occorrono alcune precondizioni che, purtroppo, non si sono realizzate. Sarebbe stato bello vedere, da parte di tutti soggetti coinvolti, maggiore attitudine alla cooperazione e al lavoro di squadra, perché è ovvio che se il settore si presenta diviso, è più debole.

A volte mi capita di sentire critiche sulle attività che il mondo della rappresentanza realizza. Più che giusto! Se esiste chi è convinto di poter fare di meglio, si accomodi pure, ma tenga bene a mente che i risultati non giungono da soli. Serve al contrario un lavoro scrupoloso, che prevede conoscenze tecniche, capacità di intrattenere relazioni a tutti i livelli burocratico-politici, elaborazione di proposte tecniche, capacità di costruire, attraverso le attività di stampa, un clima di condivisione. Forse, chi sale in cattedra per criticare il lavoro che si porta avanti insieme, dovrebbe riflettere bene ed avere l'umiltà di chiedersi se abbia le competenze necessarie per dare lezioni agli alti.

È facile criticare o comportarsi come la famosa "maestrina della penna rossa", che a prescindere storce il naso e spesso senza approfondire o cercare di comprendere. Tutti, le federazioni per prime, commettono errori ed è per questo che chi se ne accorge deve poterli segnalare in modo collaborativo. Tuttavia, ergersi sul gradino del censore, a volte, diventa uno strumento utile solo a sentirsi importanti ai propri occhi, ma non aiuta.

Quanti temi e quanti cambiamenti abbiamo dovuto gestire, in questi tempi? Non viviamo su un'isola deserta, non siamo monadi svincolate dal resto del mondo. L'economia, piaccia o meno, si è evoluta, globalizzata ed affronta meglio le nuove sfide chi comprende l'utilità dello stare insieme. Chi pensa che da solo riesca meglio a tutelarsi si sbaglia di grosso e rischia di indebolire sé stesso e l'intero sistema. Certo, esistono delle differenze nel modo di essere, nei rispettivi ruoli. Ognuno deve saper fornire il proprio contributo in base alle proprie esperienze e capacità. È la vita! Nel calcio di Maradona ve ne è stato uno solo e chissà per quanto

tempo ancora non ve ne sarà un altro. Ma anche il grande campione sapeva di poter contare su una squadra per esprimere al meglio le proprie doti.

Questo è il concetto che deve permeare l'attività di chi opera nel mondo associativo. I retro-pensieri non devono trovare spazio. Occorre saper comprendere le cose possibili ed ottenibili, avere la capacità di ascolto e sforzarsi di approfondire. Troppo semplice sostenere che tutto va male! Proviamo a domandarci come ci troveremmo se non vi fossero realtà come le rappresentanze di interessi che operano - o cercano di operare - nel comune interesse. Alimentare o introdurre elementi di frizione che suscitano solo dubbi e critiche, crea il danno a tutti. Come non tener conto che i tempi si sono evoluti e che siamo in una economia europea che sempre più condiziona e vincola le decisioni assunte dai singoli Stati? Piaccia oppure no, questa è la realtà nella quale siamo immersi. Comunque, consiglio a chi nutre dubbi, di provare a computare quanto ha complessivamente ricevuto il settore in questa congiuntura difficile; si accorgerà che alcune voci sono state compensate più che ampiamente.

I cambiamenti producono conseguenze per tutti e se ognuno provasse a pensare cosa succederebbe se non vi fossero le forme di tutela dei corpi intermedi e riflettesse seriamente, forse si adotterebbe un atteggiamento più opportuno, più rispettoso dell'impegno altrui e più rispondente alle nuove problematiche che continuamente emergono dalla frenesia dell'epoca che stiamo vivendo.

Sono riflessione che sarebbe utile compiere. Certo è più facile elevare critiche e lamentele. È più semplice scaricare sugli altri la responsabilità di ciò che non ci soddisfa, anche quando non è loro giustamente imputabile. Poche volte ci si concede una riflessione autocritica, spesso, invece, si sceglie di evidenziare gli errori altrui e scaricare le colpe su chi è più facile da additare, nel nostro caso le rappresentanze nazionali. Comprensione, razionalità e rispetto sono i requisiti basilari che dovrebbero appartenere a tutti. La strada da perseguire non è quella dell'esibizionismo, ma quella del confronto sereno e costruttivo. Forse dovremmo metterci tutti più in discussione e lavorare cooperativamente per permettere alla squadra di raggiungere gli obiettivi di interesse comune.

6 maggio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

Se dei passi in avanti si stanno compiendo per quanto riguarda l'emergenza pandemia, nonostante la "prudenza ideologica" del ministero della Salute e di taluni esperti, purtroppo la questione della guerra in atto tra la Russia e l'Ucraina non solo non tende a normalizzarsi, ma sta assumendo dimensioni più estese. Una situazione questa che ci espone ad un grave rischio e rappresenta una violazione inaccettabile dei valori universali sui quali la nostra società si fonda, dei quali "la Pace" è elemento essenziale.

Non intendo minimamente esprimere giudizi sulle ragioni da cui è scaturito questo doloroso conflitto che, oltre ad aver guastato i rapporti diplomatici tra gli Stati e compromesso ampie fette di economica, sta provocando lutti innumerevoli. Il mondo - e la gente in modo particolare - aborre questa guerra e ne soffre le conseguenze. Si vergognino quelli che hanno causato questa tragedia umana.

In un simile scenario, cittadini e imprese sono naturalmente indotti a ripensare il proprio ordine di priorità. Per poter fronteggiare l'emergenza presente è necessario un grande sforzo di coesione al livello mondiale o almeno europeo e, soprattutto, è necessaria una prova straordinaria di solidarietà, che possa alleviare le sofferenze delle popolazioni direttamente coinvolte dallo scontro armato.

D'altro canto, le conseguenze negative di questo dramma si ripercuotono evidentemente anche sul nostro Paese e riguardano innanzitutto (ma non solo) l'annosa questione dell'approvvigionamento energetico. Se è vero che, come soleva dire uno dei più grandi statisti che l'Europa abbia mai avuto, Sir Winston Churchill, "chi si scorda del passato, rischia di perdere il futuro", non possiamo astenerci dal riconoscere che, se a suo tempo si fossero attuate strategie energetiche più avvedute, ora ci troveremmo in una posizione molto più semplice. È chiaro, infatti, che il nostro Paese si ritrova oggi a raccogliere i frutti amari della scelta di interdire la produzione di energia nucleare. Molti di coloro che, nel 1987, hanno vissuto quelle giornate decisive, o non sono più tra noi o non lo ricordano, ma il risultato del referendum contro l'utilizzo del nucleare venne in larga parte viziato alimentando le paure comprensibili ma infondate della popolazione. Qualcosa di simile sta succedendo anche oggi, a giudicare da come l'esasperata ricerca della tutela ambientale legata ai cambiamenti climatici sta producendo nell'opinione pubblica un'ondata di rifiuto verso i fossili ed indirizzando le scelte verso fonti energetiche che genereranno altre pesanti conseguenze (e, *ça va sans dire*, grandi utili per qualcuno).

Lo ripeterò fino alla noia. Nessuno è contro le iniziative a favore di un ambiente a misura d'uomo. Quello che ci fa insorgere dubbi è constatare come si tenda a strumentalizzare un'iniziativa condivisibile per raggiungere scopi ben più opachi di quelli dichiarati. Oggi, anziché lavorare per la ricerca di soluzioni energetiche alternative alla luce delle tempistiche necessarie per la loro implementazione, si sceglie di fissare a prescindere delle date di *phase out*, senza tener conto né del principio sacrosanto di neutralità tecnologica, né dei tempi che la realizzazione dei cambiamenti prospettati richiede.

Dalle relazioni degli esperti intervenuti nei giorni scorsi al forum Confcommercio (ai quali porgo i miei complimenti per la grande lucidità e capacità di analisi dimostrate) è emerso chiaramente quanto poco sia tenuto in considerazione il fattore tempo. Semplificando, provo così a riassumere le tesi che sono state sostenute. Per l'eolico, che pare essere la panacea di tutti i mali energetici, occorre pensare ad una realizzazione in tempi che oscillano tra i quattro e cinque anni; per le centrali nucleari, oltre i 15 anni; non parliamo della riattivazione delle centrali a carbone, delle trivellazioni ed infine dell'idrogeno, che sono ipotesi contrastate a prescindere perché così impattanti con l'ambiente da non poter essere prese nemmeno in considerazione.

Tutto sembra puntare in una sola direzione: l'elettrificazione diretta, sia per le autovetture che per i mezzi pesanti. Credo occorra un po' di sano realismo se non di opportuna prudenza. Comunque, stiamo ipotizzando tempi che oscillano tra i cinque ed i 20 anni. Una domanda, tuttavia, sembra che non venga tenuta in considerazione: nel frattempo che si fa? E scendendo ancora più nel dettaglio: il nostro Governo, che è giusto si impegni nel sostenere la ricerca di nuovi fonti energetiche, come pensa di affrontare i problemi che oggi vive la gente, le imprese e l'intera economia? Questa risposta non viene fornita con chiarezza. Lavoriamo per il futuro ma difendiamo il presente, cioè quello che abbiamo. In caso contrario, come sostenevo di recente in un articolo, il nostro futuro è segnato. Andremo a sbattere.

Non si tratta di opporsi all'evoluzione dei modi di vivere e di produrre che si sta affacciando all'orizzonte, anzi, si vuole che questa abbia un percorso condiviso e non penalizzante soprattutto per i cittadini. Forse certi scienziati dovrebbero scendere dalle cattedre universitarie e vivere di più la vita reale. Passare cioè dalle lavagne delle Università a quelle della vita di ogni giorno.

Un segnale timido ma importante arriva dalla decisione che la Commissione trasporti di Bruxelles ha assunto proprio in questi giorni, ossia la solenne prima bocciatura dello stop ai motori endotermici. Conftrasporto/Confcommercio su tale tema si è spesa moltissimo e non intende deflettere. Ad intestarsi tale risultato sono per ora la Lega e Forza Italia. Pubblichiamo i loro comunicati, in attesa, come sempre, di altri che eventualmente giungeranno e daremo puntuale notizia di ogni aggiornamento. Emerge in modo sempre più evidente che il principio della neutralità tecnologica sarà uno dei capisaldi intorno al quale dovrà imperniarsi il dibattito sul tema epocale della transizione energetica.

Il mondo dei trasporti, dal marittimo al ferroviario per non dire quello stradale, è profondamente toccato da queste trasformazioni e vuole essere partecipe delle decisioni future. Ad oggi la filosofia oltranzista del mondo ambientalista è riuscita ad estrometterlo dalle decisioni. La speranza è che sulla scorta della posizione recentemente assunta dalla Commissione trasporti dell'UE per merito di alcuni gruppi parlamentari italiani, i decisori politici scendano a più miti consigli e si risolvano a frenare iniziative futuribili che per ora non prevedono soluzioni ai problemi che la nostra gente sta vivendo.

29 aprile 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

8 aprile 2022

Le previsioni economiche sono sempre più collegate agli sviluppi della situazione in Ucraina, che in modo del tutto evidente sta costringendo il Governo ad adottare interventi per mitigare le possibili ricadute del conflitto sulle imprese e sui cittadini.

In questa delicata congiuntura, complici le imminenti tornate elettorali (il voto per le Amministrative tra pochi mesi e, nel prossimo anno, il rinnovo del Parlamento), si registra l'acuirsi di prese di posizione da parte delle forze politiche.

Solo degli irresponsabili potrebbero pensare, nel contesto attuale, di alimentare tensioni. Questa non è una constatazione indirizzata solo alle forze politiche ma anche a taluni media che preferiscono amplificare le divisioni anziché cercare di favorire ragionamenti pacati, anche se fermi. Avviene rispetto al tema dei contagi, ancora presenti, anche se informa ridotta, sulla tassazione degli immobili, sugli episodi di violenza e sulle misure da adottare. Arrivo ad affermare che il senso di responsabilità sia poco presente.

Anche il mondo dei trasporti ne risulta coinvolto. La recente sottoscrizione di un protocollo ed il D.L. che ne ha recepito gran parte dei contenuti, prevede misure di un qualche interesse. È tuttavia necessario che, senza indugi, si rendano efficaci i provvedimenti concordati. Questo significa che debbono essere emanati gli atti necessari a concretizzarli, essendovi le risorse disponibili. Non vivo su Marte e quindi mi rendo conto che, in un quadro come quello attuale, gli uffici del Ministero sono alle prese con molteplici difficoltà, aggravate dalla ormai cronica carenza di personale dirigenziale. Tuttavia, non posso non constatare come, a livello politico, si preferisca più lanciare annunci roboanti che occuparsi delle contingenze presenti. La situazione non va sottovalutata, anche perché i seminatori di discordia sono sempre all'opera e, se non si daranno risposte immediate e certe alle imprese in sofferenza, il rischio dell'acuirsi delle tensioni diventa evidente. Questo potrebbe facilitare il lavoro ad alcuni personaggi abituati a diffondere menzogne e spacciare resoconti parziali o tendenziosi dei fatti. Io ne ho fatto esperienza diretta proprio in questi giorni, essendo stato bersaglio delle falsità pubblicate in un articolo apparso su un settimanale e delle frecciate velenose di una squalificata presidente del passato.

Non si può sempre chiedere senso di responsabilità ad una sola parte. Anche la recente decisione assunta per prorogare la misura sulla riduzione del prezzo alla pompa che il Governo ha assunto per tutti (scelta più che comprensibile e giusta) se tuttavia non è accompagnata con la ripartizione dei 500 milioni da assegnare alle imprese di autotrasporto merci, crea solo inquietudine ed interpretazioni diverse tra coloro che devono programmare le attività.

Le notizie sulle azioni speculative sui prezzi del gasolio e gli annunci di ulteriori stanziamenti sulla transizione ecologica, che interesseranno scenari futuri (molto futuri), non aiutano a distendere gli animi. Possibile che non si comprenda come vi sia, in momenti come quelli che viviamo, la necessità di occuparsi più degli interventi aventi effetti immediati? Il che non significa rinunciare allo sforzo comune per disegnare il domani, ma cercare di ridurre l'impatto che, a situazione esistente, grava sulle imprese e sui cittadini con misure non solo annunciate ma rese, così come programmato, efficaci in tempi rapidi.

Non si tratta solo di ulteriori stanziamenti ma di rendere applicabile quanto concordato. Oggi più che mai il peso delle parole e degli impegni è determinante. Non si lascino sole le realtà responsabili!

Si usa dire, anche se non propriamente aderente alla realtà che ad innescare la ribellione, che poi divenne la Rivoluzione francese, fosse la frase della regina Maria Antonietta che avrebbe risposto all'affermazione: "il popolo ha fame" con "diamo loro delle brioches". Ora, di fronte ad esigenze vitali per le imprese, non si può

addurre la mancanza di personale e soprattutto non si può permettere che il confronto concordato produca il nulla o, peggio ancora, non si realizzi. Comprendo bene che esistano impegni di natura diversa a livello politico, ma individuare una figura che mantenga i rapporti costanti eviterebbe il generarsi di incomprensioni e, soprattutto, toglierebbe ai mestatori lo spazio di manovra per generare stati confusionali e di ansietà. Le persone, ma soprattutto le imprese, sentono come esigenza primaria la conoscenza. Diamogliela!

IL PUNTO di Paolo Uggè

Fit for 55 una bomba atomica per le nostre imprese

Da tempo sentiamo parlare della necessità di introdurre cambiamenti nel nostro modo di vivere e di produrre, mettendo al centro delle nostre scelte la tutela dell'ambiente. Tale principio trova tutti concordi e non potrebbe essere altrimenti. La Natura è un dono che, come dice anche il Santo Padre, va preservato, rispettato e curato con attenzione.

L'istanza ecologista, di per sé facile da enunciare e da condividere, presenta tuttavia risvolti complessi e offre il fianco a svariate osservazioni, sulle quali molto si sta dibattendo in questi ultimi tempi. Un aspetto in particolare credo che vada tenuto in debita considerazione: i cambiamenti promossi dalle normative comunitarie e nazionali, debbono tenere conto e saper coniugare le esigenze economico-sociali con quelle ambientali. Dimenticarsene sarebbe drammatico perché rischierebbe di innescare tensioni sociali che sconvolgerebbero la vita degli uomini e delle aziende.

Non è detto che, dietro all'entusiasmo della rivoluzione green, non possano nascondersi gli interessi di pochi gruppi di interesse che, sfruttando l'appeal che il tema suscita tra i giovani e talvolta facendo ricorso anche a paure create ad arte, provano ad esercitare pressione sull'opinione pubblica. Chi è tanto ingenuo da non contemplare questa ipotesi, dovrebbe ripensare a quello che avvenne, anni fa, con il referendum sul nucleare. Allora si cercò di mascherare e nobilitare una precisa scelta politica ed economica con l'avallo del voto popolare, indicendo un referendum pochi mesi dopo i tragici fatti di Chernobyl. Il risultato è oggi sotto gli occhi di tutti: l'Italia spende 40 miliardi di euro l'anno per acquistare energia nucleare dai Paesi confinanti, condividendo con essi i rischi ambientali, ma senza ottenere in cambio i benefici. Complimenti! Oggi la storia sembra ripetersi ma, come si usa dire, in tragedia. Di nuovo, le scelte volte ad ottenere un ambiente più pulito, potrebbero avere vantaggi solo alcuni gruppi finanziari mentre i possibili disastri sociali ad esse conseguenti, si abbatteranno sulla popolazione e sulle imprese.

Il caso dei trasporti è emblematico. Tutti parlano della portentosa accelerazione che le misure contenute nel Fit for 55 imprimeranno alla missione della transizione ecologica (che, ripeto, è in se stessa più che condivisibile). Quello che mi pare venga poco considerato sono invece le ricadute che esse avranno sia sull'economia che sulla vita delle persone. "La gatta frettolosa - dice un proverbio - genera gattini ciechi"

I rappresentanti della politica sembrano ormai orientati solo a ribadire i benefici derivanti dalle nuove regole e dal cambiamento di paradigma ad esse sotteso. Mi permetto di avanzare dei dubbi in proposito e per questo pongo una domanda forse poco in linea con l'ortodossia ormai invalsa. Quanti di questi inguaribili ottimisti hanno letto cosa prevede il Fit for 55 e, soprattutto, ne hanno compreso a pieno gli effetti? Al di là delle frasi fatte, quanti politici hanno approfondito il documento? Chi rappresentava il Paese nelle riunioni tenute presso la Comunità europea era presente nei momenti decisionali, oppure si dedicava ad altro? Perché non si apre un dibattito più articolato e meno monocorde sulle nuove norme che dovrebbero essere adottate?

Un caso esemplare della superficialità e del pressapochismo di cui parlo, è emerso in un ordine del giorno della Conferenza delle Regioni, in cui si evidenziano le incongruenze nell'operato del Governo per quanto concerne l'attuazione del Fit for 55. I cittadini meritano di sapere che il Ministero competente minaccia le Regioni di togliere loro i fondi se non si risolveranno ad acquistare autobus alimentati ad idrogeno. Un piccolo dettaglio: si tratta di una tecnologia ancora ampiamente immatura. E simili rischi corrono le amministrazioni locali che non si doteranno di autobus elettrici - sebbene questi funzionino solo in pianura - oppure a metano - per i quali però non esiste una rete di distribuzione capillare. Ripeto, quanto affermo non è una mia illazione, ma è riportato a chiare lettere in un ordine del giorno della Conferenza delle Regioni. Che dire? Soprattutto

di fronte al fatto che non risultano prese di posizione in proposito da parte di uomini politici che si sperticano a magnificare i contenuti del Fit for 55. Un silenzio imposto dall'alto? Oppure siamo invece di fronte ad evidenti dimostrazioni di supponenza e forse di ignoranza? Decidete voi.

Un ulteriore provvedimento contenuto nel nuovo pacchetto di norme che potrebbe avere un effetto devastante sul nostro Paese è l'innalzamento dell'accisa sui combustibili fossili. A farne le spese sarebbero in primo luogo gli operatori del trasporto, che concorrono molto di più di altri a sostenere il peso dell'imposta e che versano nelle casse dell'erario ben più del valore delle esternalità ambientali da essi generate.

Penso che tutti i cittadini debbano riflettere su tali aspetti, perché rischia di ripetersi lo stesso scenario già visto nel caso dell'energia nucleare, la cui strategicità è un fatto che stiamo tutti toccando con mano proprio in questi tempi. Non è in discussione l'importanza e il valore della difesa dell'ambiente - tema che peraltro non va confuso con quello dei cambiamenti climatici, sul quale ci sono opinioni molto diversificate in seno alla comunità scientifica. In discussione vi è il nostro futuro e la possibilità di garantire anche alle nuove generazioni il grado di benessere di cui noi abbiamo goduto.

1° aprile 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè
Ignoranza e bugiardi possono essere pericolosi per la categoria

25 marzo 2022

Ritengo indispensabile far pervenire, mettendo per iscritto, il mio personale pensiero sulla situazione in atto, che richiede attenzione, competenza e comprensione. Chiarisco subito che le mie accuse non sono dirette a nessuno che appartenga al mondo Fai, bensì a due soggetti che - fortunatamente - sono ad esso estranei. Lungi da me voler dare loro più importanza di quanta ne meritino. Credo tuttavia che sia necessario soffermarsi su alcune riflessioni.

Non sarà sfuggito a nessuno quanto sia delicato il momento che stiamo vivendo. Noi cerchiamo di affrontare le difficoltà con impegno e con la serietà di sempre, seppur con i nostri limiti. In situazioni complesse, è facile che si inseriscano dei "criticoni" che, senza approfondire molto le questioni all'ordine del giorno, si arrogano il diritto di montare in cattedra e contestare a priori ed a prescindere il lavoro altrui. Leggere senza sforzarsi di capire, produce distorsioni e favorisce incomprensioni, soprattutto quando, come spesso accade, alla superficialità dell'analisi si accompagna la malafede.

Siano sempre benvenute le critiche e le osservazioni costruttive, ma non è giusto per chi opera con passione e dedizione, adoperandosi per trovare soluzioni, subire velate accuse di incapacità di intendere e di volere o di superficialità. Vi prego di credere che, a chi ha l'onere di rappresentare la categoria e prende sul serio il proprio ruolo, i dubbi sorgono eccome. Se qualche colpa può esserci imputata, questa non è né la superficialità né l'inconsapevolezza.

Ripercorrendo l'intera vicenda - non certo terminata - ricordo che, sin dall'inizio, era stato evidenziato chiaramente da noi che interventi centrati solo sulla voce gasolio avrebbero potuto innescare problemi. Così infatti è stato, nostro malgrado. Ora da un lato stiamo lavorando per risolverli, dall'altro stiamo cercando di chiarire alcuni equivoci che circolano gli operatori del settore. In una simile situazione è facile che i bugiardi ed i mestatori provino ad approfittare della credulità di alcuni, o meglio della loro superficiale conoscenza dei fatti, che spesso li induce a soffermarsi sul particolare e a trascurare l'insieme. D'altronde si sa, la critica è uno sgabello su cui uno sale per apparire più grande agli altrui, ma soprattutto ai propri.

È il caso del "duo Franchini/Longo". Sappiamo tutti come la prima operò da presidente di una federazione. Non mi pare, nonostante gli sforzi, di ricordare che abbia avuto grande successo. Il secondo, subito dopo aver condiviso e sottoscritto il protocollo d'intesa col governo in ogni sua parte, si è prodotto in dichiarazioni tendenti a metterne in dubbio i contenuti, accusando l'Unatras di arroganza e di incapacità, senza neppure rendersi conto che, puntando il dito contro i firmatari dell'intesa, lo puntava anche contro sé stesso. Ed allora, sorge spontanea la domanda del perché ieri, nel corso del successivo incontro convocato presso il MIMS, egli non abbia fatto altro che condividere e sottoscrivere nuovamente la sostanza del protocollo. Volontà di ricercarsi un ruolo? Tentativo di incrementare gli associati? Certamente ha operato per sollevare dubbi ed incertezze in coloro che avevano pochi elementi per valutare.

Qualcuno potrebbe domandarsi il perché della fretta con cui si è arrivati a stipulare l'accordo. La risposta è semplice e sta nella volontà del Governo di inserire gli interventi a favore

dell’autotrasporto nel DL che sarebbe stato approvato dal CDM appena 24 ore dopo l’incontro con le associazioni, senza perdere altro tempo. Questo, è vero non ha aiutato.

Tornando al nostro Longo, perché ha firmato per due volte intese se erano frutto dell'arroganza e impreparazione dei dirigenti Unatras? Provo a fare tre ipotesi: autolesionismo? Incapacità di comprensione? Volontà di divulgare menzogne? Decidete voi. Trovo però che sia miserevole cercare di turlupinare la categoria, soprattutto in un momento come questo. Confermo che tutti possono sbagliare, ma occorre un certo stile per tenere le redini della situazione e conservare la propria credibilità, stile che il suddetto pseudo leader purtroppo non può vantare.

Il comunicato della Viceministra Bellanova segue la linea indicata dal protocollo di intesa. Il Verbale della riunione di oggi, che le associazioni si sono impegnate a non pubblicare sui propri siti, conferma quanto detto. Ora ci sarà il rapido confronto tra MIMS e MEF per la stesura del provvedimento che darà attuazione alle norme del DL 21/2022, tra cui lo stanziamento di 500 milioni per l’autotrasporto. Noi seguiremo con coerenza la strada intrapresa, tenendo anche conto delle osservazioni e dei dubbi raccolti nel corso dei vari confronti interni, alcuni dei quali sono stati esplicitati e chiariti già nell’incontro di ieri.

Desidero ricordare che il protocollo prevede anche altri interventi di natura economica, che complessivamente ammontano a più di 860 milioni di euro, a cui si aggiungono le normative riguardanti l'attività di trasporto.
La corretta valutazione di questi importanti risultati non è purtroppo aiutata dal clima di perplessità, se non di sfiducia, che si percepisce in una parte (e non certo nella totalità) della categoria. Sono ovviamente legittime le richieste di chiarimenti e le eventuali osservazioni mosse dai nostri associati, purché si appuntino a fatti reali e non alle menzogne diffuse dai mestatori e dai bugiardi di professione. Attenzione, però, perché quando la disinformazione che essi alimentano prende piede anche tra gli imprenditori più responsabili, si rischia di generare l’errata convinzione che il duo Franchini/Longo goda di più credito di coloro che si impegnano a lavorare con serietà per la categoria (talvolta anche commettendo gli sbagli, ma tutti in buona fede).

In momenti difficili come questo è decisivo continuare a dare il senso di essere tutti parte di una stessa squadra: la Fai, quella che fa!
Non vorrei che si pensasse che quanto affermato sia una accusa nei confronti di chi ha rappresentato in modo urbano le proprie perplessità. Sono solo mie personali riflessioni che sentivo la necessità di trasferire a tutti gli amici componenti di una realtà alla quale mi onoro di appartenere. Saluti a tutti.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Autotrasporto: il Ministero riprende la strada del confronto

Certamente le imprese necessitano di interventi economici che ristornino i gravi danno generati dall'incremento del gasolio. A giudizio di Conftrasporto l'aspetto più determinante che, se mantenuto diverrà l'elemento fondamentale per una categoria di imprenditori che consentono all'economia del Paese di competere nel mondo, è il tavolo di confronto che la vice ministro Bellanova ha condiviso ed inserito nel protocollo di intesa, che le assemblee tenutesi in tante parti del Paese hanno ratificato.

Guai a pensare che, raggiunti i risultati derivanti dal ristorno dei maggiori costi ottenuti, le imprese del trasporto e della logistica abbiano risolto i loro problemi. Mi limito a pochi aspetti che tuttavia ritengo fondamentali per una svolta decisiva.

Il primo quello della sicurezza sociale e della circolazione che accomunano le imprese con i rispettivi lavoratori. Senza la certezza che le regole definite vengano rispettate e soprattutto fatte rispettare in breve tempo il sistema collasserebbe e tutto tornerebbe come prima. Il secondo è quello relativo alla comprensione da parte dell'Esecutivo della assoluta necessità che il sistema logistico e dei trasporti sia l'elemento decisivo per la competitività del Paese. Oggi non dobbiamo perderci in evoluzioni ideologiche futuristiche ma dobbiamo occuparci, ovviamente con una visione di insieme che metta al centro il tema della sostenibilità come elemento fondamentale, di rimettere in moto la macchina produttiva del Paese. Gli annunci su evoluzioni ipotetiche appartengono più a lezioni universitarie che realizzano sulla lavagna evoluzioni che poi debbono trovare nella vita reale concretizzazione ma rischiano di non trovare riscontro nella realtà che necessita di concretezza.

Ecco perché torna prepotentemente al centro delle scelte il rispetto delle regole. Fernand Braudell sosteneva che in un mercato senza regole divengono predominanti le sopraffazioni e la coartazione delle parti più deboli. Noi operiamo perché le regole del mercato si realizzino in una cornice dove non vinca la regola del più forte ma armonicamente tutte le parti riescano a collaborare insieme per la ricerca dell'interesse comune.

Il Governo ha assunto decisioni significative per quanto riguarda sostanzialmente l'aspetto economico dettando le norme per consentire alle imprese di ristornare in parte i danni subiti e di questo ne dobbiamo rendere merito a chi ha lavorato perché questo potesse succedere. Un ringraziamento va anche a quelle forze politiche che hanno effettuato interventi a supporto delle iniziative che il mondo associativo responsabile dell'autotrasporto portavano avanti isolando i "mestatori e i diffusori di menzogne". Abbiamo però ancora bisogno della vicinanza della politica!

Sono necessari ulteriori provvedimenti che completino i contenuti del protocollo di intesa sottoscritto nella serata di giovedì e ratificato dalle assemblee, consentendo il congelamento delle iniziative che erano state decise da Unatras. Non lasciamo allora che vengano messe in discussione le scelte compiute. Solo così potremo camminare insieme per costruire un futuro non fondato sul "capitalismo di rapina" (è sempre Braudell che parla) dove il più forte schiaccia il più debole.

Conftrasporto vuole credere che si possa camminare insieme in questo quadro nuovo sostenendo le tematiche che portino alla realizzazione di un sistema logistico dove tutte le modalità siano messe in grado di coesistere per rafforzare la sicurezza dei cittadini e l'intero sistema Paese.

21 marzo 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

10-03-2022

"Non possiamo restare insensibili alle grida di dolore che da tante parti d'Italia si levano verso di noi". Così, in una celebre allocuzione pronunciata nel 1859, Vittorio Emanuele II esprimeva la necessità di dare risposta alle richieste di aiuto e di sostegno sollevate dalle popolazioni di tante regioni d'Italia. Mi scuserete se sono ricorso ad una citazione che è parte della nostra storia come incipit di questo mio Punto ma credo che dia il senso reale della situazione che stiamo vivendo.

Di fronte ad una situazione che sta divenendo sempre più insostenibile, sempre più insistentemente giungono richieste da parte di operatori affinché la Fai indica una protesta generale.

Come dare torto a chi sta vivendo momenti che rischiano di compromettere l'attività ed i sacrifici di una vita! La Fai esprime solidarietà e condivisione alle iniziative che spontaneamente si stanno qui e là realizzando in molte province del Paese.

Prima di entrare nel merito, credo che sia importante fare chiarezza, perché alcuni discutibili pseudo leaders stanno operando per diffondere confusione ed alimentare il malcontento, al solo scopo di dimostrare la loro esistenza.

Anche se già affermato più volte, ritengo giusto ribadire che nessun accordo è stato sottoscritto da Unatras con il Governo. La scelta di aggiungere ai 720 milioni di euro stanziati per il prossimo triennio, altri 80 milioni, è stata una prima risposta che il ministero dei trasporti ha deciso di fornire per arginare una situazione complessa. Chi sostiene il contrario, alludendo alla stipula di qualche presunto accordo, è un bugiardo e mestatore.

L'intesa verbale prevedeva la costituzione di un tavolo delle regole per proseguire, con la partecipazione della committenza, alla ricerca di soluzioni concrete per la categoria. Nulla di questo è avvenuto.

Chi sostiene che Unatras sia "venduta o in combutta con l'Esecutivo" è un farabutto! Perché si approfitta della scarsa dimestichezza che tanti operatori hanno con le procedure e gli obblighi esistenti.

A tale riguardo ritengo doveroso ricordare che siamo in presenza di due stati di emergenza dichiarati dal Governo. Quello relativo alla pandemia dovrebbe terminare il 31 marzo, mentre l'altro proseguirà fino alla fine anno ed è conseguente alle tragiche vicende belliche che si svolgono a qualche centinaio di km dall'Italia.

Da più parti sentiamo levarsi la richiesta di proclamazione del fermo alla luce della situazione sempre più insostenibile e la domanda che dobbiamo porci è relativa all'impatto che avrebbe su tutti noi una simile azione. E a questo proposito, non mi sembra sia un caso se i propalatori di illusioni non hanno proclamato mai il fermo dei servizi.

Unatras sta operando per spronare il ministero, ma a questo punto credo che sarà necessario coinvolgere anche l'intero Esecutivo ed il Suo Presidente per adottare misure efficaci, concrete e praticabili. Esistono soluzioni che possano, seppur non totalmente, rispondere alle esigenze della categoria? La risposta è: sì!

La mancata attuazione di tali interventi assume in alcuni casi l'aspetto di una vera e propria provocazione: determinazioni dell'Albo, contributo Art, costi della sicurezza, tempi di pagamento, regolamentazione delle soste, regola sull'adeguamento delle tariffe in ragione dell'andamento del prezzo del gasolio… e Mi limito solo agli esempi più lampanti. Chi è l'ispiratore di queste scelte, che rischiano di avere un effetto scatenante? Sarà il Ministro della mobilità dolce? La Presidenza del Consiglio? Il settore chiede risposte.

Ora vedremo gli sviluppi che deriveranno dall'incontro convocato per martedì 15 p.v. ma è già stato deciso che il 19 marzo in diverse città italiane si tengano manifestazioni/testimonianze per rendere evidente quale

sia lo stato di tensione all'interno della categoria. Ovviamente, a seconda degli esiti che si avranno, Unatras prenderà decisioni ulteriori e più impattanti, sempre nel rispetto delle regole.

È comprensibile che vi siano esigenze diverse da parte di imprenditori. Per questo abbiamo invitato coloro che non sono in grado di sopportare la situazione ed i pesanti oneri di invocare ai sensi dell'art. 1467 del Codice Civile l'eccessiva onerosità creatosi e non fornire spontaneamente i servizi di trasporto. Azioni che non si prestano a strumentalizzazioni o accuse né ad interventi della Autorità pubbliche. È comprensibile che alcuni operatori ritengano questo comportamento una perdita di tempo, ma vogliamo aggiungere alle già evidenti difficoltà conseguenze che possono scadere in azioni penali?

Unatras ha ricercato, perché ritiene sia la condizione irrinunciabile, l'unità delle posizioni che presentano sensibilità e visioni diverse ma per l'interesse della categoria ha proseguito nel rafforzamento del rapporto unitario che è quello che dà la forza al settore.

Questo non significa che ogni federazione non possa avere le proprie posizioni. Dipenderà dalle valutazioni che mergeranno dal confronto unitario e dalle effettive condizioni di difficoltà in cui si troverà la categoria.

Ciò che è indispensabile, anche se difficile, è tenere il più possibile unita la categoria spiegando le ragioni e non alimentando aspettative irrealizzabili. Chi pensa che si possa agire da soli ed alimenta divisioni, deve sapere che non fa altro che indebolire tutta la categoria, penalizzando soprattutto gli autotrasportatori più deboli.

In chiusura ribadiamo che:

A) **non esiste alcuna federazione che abbia dichiarato il fermo tra quelle che diffondo menzogne. Se persino loro esitano, domandatevi il perché;**
B) **perché non raccogliere ed attuare liberamente l'esempio forte che viene dai pescatori che hanno deciso di non lavorare?**

La Fai è al fianco di chi deciderà di lasciare i motori spenti, ma non raccontiamo favole e pertanto non possiamo fare a meno di domandarci quali benefici reali si potranno ottenere da un'azione di fermo. In altri paesi le situazioni generate dall'incremento del gasolio sono identiche alle nostre ma nessun blocco nazionale è stato organizzato. La situazione è difficile, gestiamola con giudizio!

IL PUNTO di Paolo Uggè

Situazione autotrasporto: facciamo chiarezza e stiamo uniti

04 marzo 2022

Il primo pensiero, mi scuseranno gli autotrasportatori, non può che andare all'Ucraina ed ai tanti colleghi che provengono da quella nazione. È mia intenzione promuovere una raccolta fondi da far pervenire alla popolazione, drammaticamente colpita dall'aggressione in atto. Pubblicheremo un appello sul sito e magari sui social e siamo sin d'ora grati a chiunque vorrà partecipare. Ovviamente anche le strutture che fanno capo alla Federazione - Istituto di Formazione, Fai Service - faranno la loro parte.

Come vi sarà noto, è stato proclamato lo stato di emergenza a causa degli eventi bellici che sono in corso non lontano da noi. In questo quadro, che dà all'Esecutivo la possibilità di intervenire d'urgenza attraverso lo strumento dei DPCM, anche noi siamo moralmente chiamati a fare la nostra parte, mostrando senso di appartenenza e di solidarietà e utilizzando tutti i mezzi a nostra disposizione. Per inciso, spero non sia sfuggito che, per effetto delle sanzioni, il gasolio extra rete comincia a scarseggiare. Il Paese sta entrando in una fase di estrema delicatezza e non v'è dubbio che questo fattore pesi anche sulle nostre decisioni. Ecco perché è necessario isolare i "masaniello di turno" che producono solo danni.

Ora però voglio esprimere alcune considerazioni, non certo per rispondere a coloro che sono giustamente delusi - o forse sarebbe meglio dire arrabbiati - e stanno diffondendo pensieri ed opinioni su quanto sta avvenendo. Bello che la gente partecipi al dibattito. Sarebbe altrettanto utile, tuttavia, prima di rilasciare giudizi, informarsi sulla realtà delle cose.

Assumo a riferimento una tesi di qualcuno che non conosce le cose e pronuncia giudizi. Ho letto che alla base di tutto vi sarebbe la scelta, effettuata anni fa, di abbandonare le tariffe obbligatorie. Voglio ricordare il motivo perché questo avvenne. Dopo il 2008 avvenne la liberalizzazione nel mercato unico. Il rischio che si sarebbe corso, per i vettori nazionali, era subire l'applicazione di sanzioni che erano previste per la non applicazione delle norme tariffarie. Ricordo agli smemorati che le sanzioni (tra cui la cancellazione dall'Albo), erano previste per il solo vettore italiano, ma non per quelli esteri, né per la committenza. Ciò avrebbe garantito a questi ultimi la libertà di operare senza concorrenza e senza rischi. I costi minimi della sicurezza hanno invece introdotto il principio della responsabilità condivisa – condivisa, innanzitutto, dai committenti - sui comportamenti che mettono in pericolo la sicurezza sociale e della circolazione. Il fatto che quella norma non abbia funzionato, è dovuto sostanzialmente alla mancanza dei controlli rispetto alla sua applicazione. Potrei ricordare che l'unica federazione che sostenne le battaglie legali contro la committenza è stata la Fai, ma mi fermo qui. Constato invece che chi ha vantato in questa fase accordi a livello territoriale, oggi si rende conto di non aver in mano nulla oppure uno strumento che non funziona. Questo per evidenziare che, quando si avanzano rivendicazioni o si intraprendono iniziative senza che queste siano supportate da una effettiva conoscenza della realtà, si fanno solo dei guai.

Ecco perché ho detto e ribadito che l'elemento più significativo dell'intesa è il tavolo delle regole. Si badi bene che parlo di intesa, **non di accordo, perché non abbiamo firmato nulla**.

Occorre specificarlo perché qualcuno, provando a giocare nuovamente sulla pelle dei trasportatori che magari non sono bene informati, afferma che l'Unatras avrebbe sottoscritto un accordo accontentandosi delle briciole. **Tutto falso!** Unatras ha preso atto dell'intervento iniziale del Governo, fermo restando tuttavia che dovranno seguirne altri. Se non si realizzerà quel forte cambiamento che ci aspettiamo, Unatras non sottoscriverà alcun accordo. Ricordo comunque che queste decisioni sono state assunte in virtù di quanto deliberato dagli organismi esecutivi dell'Unatras.

Ora, proseguendo l'interlocuzione col governo, si deve rapidamente arrivare a dare attuazione alle riflessioni scaturite nel corso degli incontri svolti.

Questo non vuol dire fregarsene della categoria, ma cercare di realizzare un sistema più efficiente, che dia vere risposte ai tanti problemi che ci troviamo a fronteggiare. Chi sostiene il contrario o è un cialtrone o è disinformato.

Un fatto mi sembra ormai acclarato: gli unici a trarre vantaggio da questi tentativi di provocare uno scollamento all'interno del mondo dell'autotrasporto, sono coloro che vogliono vederlo diviso e quindi debole. Le critiche, anche le più feroci, sono sempre ben accette, purché maturino a valle di approfondimenti seri e informati, non di chiacchiere da bar – o da social.

IL PUNTO di Paolo Uggè

ORA IL GOVERNO BATTA UN COLPO!

25 febbraio 2022

L'ho già ribadito più e più volte, ma mi rendo conto che il concetto, seppur semplice da comprendere, ha difficoltà ad essere riconosciuto.

Come noto, la situazione nell'autotrasporto stava degenerando, producendo anche episodi inaccettabili di coercizione e privazione delle libertà individuali. Se non fosse stato per il senso di responsabilità dimostrato da alcune federazioni dell'autotrasporto e per il forte interessamento della viceministra Bellanova, non so in che condizioni saremmo usciti dallo stato di agitazione, soprattutto in una fase come quella attuale, segnata da gravi turbolenze geopolitiche. Bene, dunque, che sia stata trovata un'intesa che, come si desume dai comunicati, interviene a compensare quelle voci di costo che avevano reso insostenibile, per molte imprese, proseguire nelle attività di trasporto. Si può affermare che i problemi siano tutti risolti? Certo che no! Si può dire però che la ripresa del confronto con il governo, che ha anche saputo coinvolgere le rappresentanze della committenza per instaurare un confronto sulle problematiche che in questi ultimi anni si sono venute a creare, è un passo in avanti importante. Occorre riconoscere il ruolo decisivo della viceministra e dei suoi collaboratori, che hanno saputo gestire una situazione che stava assumendo contorni preoccupanti. Ora la palla torna al centro e la responsabilità deve continuare a prevalere, perché si possa dare risposta ai tanti problemi ancora aperti che, se non saranno affrontati, potrebbero generare la ripresa delle ostilità. La riprova la abbiamo avuta anche durante il confronto con la viceministra. Le ipotesi sulle quali sviluppare il confronto sono chiare, così come le soluzioni, ma occorrerà l'impegno di tutti. **Nel riconoscere il contributo della viceministra, mi corre l'obbligo evidenziare anche l'interessamento di alcune forze parlamentari che hanno supportato il lavoro che le parti responsabili portavano avanti.**

In queste ore, tuttavia, ho realizzato quanto sia poco chiaro, nell'opinione pubblica, il quadro della situazione che abbiamo vissuto.

Attraverso le immagini trasmesse in televisione e sui social, abbiamo visto nei presidi dei manifestanti la presenza di rappresentanti dei cobas, dei vecchi forconi, dei no vax. I manifestanti avevano delle ragioni, che scaturiscono dalla mancata presa di coscienza da parte di chi gestito in questi ultimi anni le tematiche del mondo dei trasporti (le difficoltà non sono imputabili, infatti, solo all'attuale esecutivo). Ma contemporaneamente, dobbiamo esecrare e prendere le distanze dagli episodi delinquenziali che si sono registrati. Questa è una delle ragioni che ci ha indotto a cercare una soluzione di concerto con le istituzioni.

Devo anche evidenziare che per diverso tempo ho cercato di sensibilizzare i nostri uomini e le nostre donne di governo affinché si prendessero a cuore le problematiche che mettono in difficoltà gli operatori del trasporto. Più volte ho messo sull'avviso il ministero che senza un confronto costante con le rappresentanze responsabili della categoria, i piccoli problemi, come succede con i lievi smottamenti di neve che non vengono fermati in tempo, rischiavano di trasformarsi una valanga devastante. Per questo la costituzione di un tavolo delle regole, che vede la committenza ed i rappresentanti dell'autotrasporto confrontarsi alla presenza del governo, è forse la più rilevante tra le decisioni assunte. Unatras da tempo chiedeva che fosse garantita l'osservanza delle regole, ma i governi non sono stati in grado di far rispettare le norme previste dal nostro ordinamento, come quelle sui costi della sicurezza e i tempi di pagamento, né tanto meno di dare applicazione al principio della responsabilità condivisa, verificando eventuali violazioni su tutta la filiera in caso di incidenti con feriti gravi e decessi. Si registra sempre più invece che gli addetti ai controlli, in particolare quelli delle amministrazioni comunali che hanno bisogno di "fare cassa", vessano gli autotrasportatori per piccole violazioni ma nulla fanno per dare un sostanziale contributo alla sicurezza.

Non v'è dubbio che l'elemento scatenante delle proteste sia stato l'aumento del prezzo del gasolio, che si abbatte in modo drammatico soprattutto su chi non ha la possibilità o la capacità contrattuale necessaria a riversare sul committente l'incremento subito.

Molti di quelli che hanno partecipato alle manifestazioni sono stati convinti, da chi intendeva strumentalizzare il mal contento, che si potessero ottenere interventi di riduzioni dell'accisa. **FALSO!** L'Italia sfrutta già al massimo quanto le norme europee consentono. Nessun intervento sarebbe stato possibile, se non l'adozione di misure che andassero a compensare altre voci di costo. Ed è proprio su misure di questo tipo che Unatras si è focalizzata nella trattativa col Governo. L'impegno della viceministra ha dato questo primo risultato, che va ora completato.

Chi ha sostenuto che sarebbe stato possibile intervenire sulle accise, ha ancora una volta ingannato la categoria. Ricordate tutti le manifestazioni del 2012, anche quelle segnate da violenze e coercizioni? Ebbene in quell'occasione non si ottenne nulla e ci fu anche un decesso.

Ora la situazione è divenuta più complessa per una guerra dai risvolti imprevedibili. Stiamo per uscire da una situazione pandemica (lo speriamo fortemente), dobbiamo rilanciare le nostre attività economiche e il nostro mondo è pienamente coinvolto in questo sforzo verso la ripresa. "Damose da fa'" disse papa Giovanni Paolo II: noi, come sempre, ce la metteremo tutta, ma la categoria smetta di seguire i falsi profeti e la parte pubblica eviti iniziative che possono essere lette come provocazioni.

Osservo subito che non mi pare così intelligente mandare la guardia di finanza ad eseguire controlli su chi non ha corrisposto il contributo previsto dall'ART. Se non si fanno verifiche sui tempi di pagamento e sul rispetto delle regole più in generale, come è possibile che, in una situazione come quella che stiamo vivendo, ci si prenda la briga di effettuare simili controlli? Anche questi fenomeni saranno materia di confronto al tavolo delle regole.

Concludo con un appello affinché si consenta un ritorno alla normalità rapidamente, che cessino le azioni di violenza e, soprattutto, che si smetta di dar retta a pseudo leaders che cercano di cavalcare le difficoltà al solo fine di giustificare la loro esistenza.

IL PUNTO di Paolo Uggè

Lo avevamo previsto e puntualmente si sta avverando. Quando non si danno risposte e non si gestiscono i problemi, anche se paiono di piccola entità, questi assumono dimensioni non facili da affrontare. Guai a sottovalutare i segnali che dimostrano il latente malcontento. È il principio della palla di neve che diviene valanga. Una tesi che sostengo spesso.

Oggi nessuno pensi che sia semplice o facile uscire dalla situazione di tensione creatasi. Se qualche tecnocrate o professore pensa che da questa vicenda si verrà fuori con un contentino di facciata o con le promesse, sappia che si sbaglia di grosso.

Qualche sociologo potrebbe illustrare che il malessere ha origini lontane e profonde. Emerge dopo un lungo periodo di criticità sanitaria gestito, a mio avviso, alla "carlona", senza tenere conto dell'impatto che esso avrebbe potuto avere sullo stato psichico delle persone. Quindi attenzione, perché la situazione è molto diversa rispetto ad altre volte.

Guai, ad esempio, non tener in considerazione che, nel malcontento degli operatori, si stanno inserendo dei soggetti che mirano ad altri obiettivi. Purtroppo, per le ragioni anzidette ma anche per le difficoltà esistenti, sia a livello economico che comunitario, non vi sono molte alternative praticabili per compensare i maggiori costi sia sul gasolio che su altre voci. È dunque facile per i mestatori giocare sulla poca conoscenza delle norme ed alimentare ipotesi di soluzioni irrealizzabili. La demagogia fine a sé stessa produce danni agli operatori. Spero che il rischio di iniziative, ancor peggiori di quelle che i forconi provarono ad attuare qualche anno fa, e che fortunatamente furono ricondotte in un alveo di sostenibilità grazie ad alcune rappresentanze responsabili, non venga dimenticato. Intendiamoci, anche in quei tempi le ragioni alla base dell'iniziative erano reali, ma l'obiettivo di chi provò ad infiammare la gente era ben altro e le candidature di qualcuno alle elezioni, ad esempio, lo dimostrarono.

Affermo queste cose perché mi è capitato di sentire richieste irrealizzabili, come l'esclusione dall'Iva per le prestazioni dell'autotrasporto. Capisco bene che una proposta di questo tipo può apparire allettante e riscuotere grande consenso, ma ci si dimentica che l'Iva è una partita di giro ed è una imposta europea. Per questo un provvedimento di questo tipo non potrebbe mai essere approvato e si riduce ad una presa in giro.

Ecco come i mestatori giocano con la scarsa conoscenza di tanti operatori. Il Governo dovrebbe prestare attenzione e compiere delle scelte responsabili, innanzitutto sulle rappresentanze. Non si risolvono certo i problemi allargandone il perimetro né coinvolgendo realtà che hanno precise responsabilità sulla situazione determinatasi. Vogliamo dimenticare i divieti di utilizzo dei servizi per soddisfare esigenze fisiologiche che taluni committenti applicavano in tempo di forte pandemia agli eroi? Vogliamo far finta di non sapere che molti di coloro che passano per imprenditori responsabili sono quelli che non intendono riconoscere gli incrementi che le imprese di autotrasporto stanno subendo e, alle richieste di aumento conseguente delle tariffe, rispondono con minacce di esclusione dagli appalti o di togliere il lavoro? Vogliamo trascurare come questi comportamenti impattino sulla sicurezza, garantita da norme di legge che purtroppo e che - spiace ma è doveroso evidenziarlo - la grande responsabilità appartiene allo Stato in quanto non le fa rispettare? Non voglio continuare, ma solo fornire elementi di riflessione a chi possiede senso di responsabilità sociale.

Tempo fa scrissi una lettera al presidente Draghi che mi convocò a Palazzo Chigi per conoscere le ragioni e per "far luce" sui tanti episodi di intolleranza che si registravano nel settore del trasporto e della logistica. Cercammo di illustrarle ai collaboratori del Presidente del Consiglio, insieme al segretario di Conftrasporto

Russo, le ragioni della categoria. Quell'incontro non ebbe alcun seguito e ora vediamo i risultati del non aver fatto! È vero che le tensioni attuali sono innescate da incrementi dei costi inaspettati. Ma se una piccola abrasione non viene curata, può solo peggiorare e trasformarsi in cancrena con il tempo. È inevitabile!

Ecco che mi viene allora spontaneo di suggerire la ricerca di soluzioni possibili. La chiave si chiama rispetto delle regole, che deve valere per tutti, anche - o meglio - soprattutto per coloro che utilizzano i servizi che le imprese di trasporto e logistica forniscono. Dal rispetto delle leggi possono anche derivare incrementi delle entrate per lo Stato ed una maggior sicurezza per i cittadini. Non ci vuole molto. Richiamare al senso di una doverosa responsabilità gli imprenditori dell'autotrasporto e le loro associazioni ha senso se anche la parte pubblica per prima opera per garantire il rispetto delle leggi. Oppure esiste qualcuno che, come scriveva George Orwell nella splendida novella "La fattoria degli animali", è più uguale degli altri"?

La scelta al prezzo del trasporto più basso attuata da committenti è comprensibile, ma risulta evidente che i prezzi troppo più bassi, magari sono frutto di gravi violazioni delle regole (costo del lavoro, evasione delle imposte, episodi di sfruttamento, elusione delle norme sui tempi di guida, etc). Eppure, c'è una legge molto chiara che prevede il principio della responsabilità condivisa. Vogliamo applicarla?

Forse, nel momento delle decisioni, chi guida il Paese dovrebbe compiere qualche riflessione.

18 febbraio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

11 febbraio 2022

Non sono bastate le sollecitazioni, i *caveat* e le continue esortazioni alla prudenza per stimolare nell'Esecutivo una dimostrazione di concreto interesse verso i problemi del mondo dei trasporti e della logistica. E così, oggi, siamo entrati in una fase estremamente delicata, i cui esiti sono difficili tanto da prevedere quanto da controllare.

Saranno forse state le notizie giunte da oltreoceano, dove gli autotrasportatori stanno manifestando più per motivi legati alle limitazioni delle libertà introdotte per contrastare la diffusione del virus che per ragioni attinenti ai problemi del comparto. O forse saranno le notizie che provengono da Paesi più prossimi al nostro come Francia e Spagna, i cui governi sono riusciti a concertare con le parti sociali delle soluzioni per andare incontro alle esigenze del trasporto. Sta di fatto che, anche in Italia, cominciamo a registrare le prime avvisaglie di iniziative spontanee, scaturite dal malcontento della categoria. Purtroppo, le nostre segnalazioni e richieste di intervento sono state inascoltate e ora sussiste il rischio concreto che si diffondano proteste incontrollate in cui trovino spazio istanze diverse da quelle che direttamente interessano l'autotrasporto. Non vorremmo mai che la forza dirompente, ma soprattutto le giuste ragioni, che la categoria accampa vengano sfruttate indebitamente per dare visibilità alle posizioni dei no-vax.

Ognuno è libero di nutrire le proprie convinzioni. Personalmente, pur avendo le mie perplessità, ho ritenuto di condividere la scelta della vaccinazione. Certo, ciò non mi ha impedito di contestare alcuni provvedimenti discutibili, per non dire "stupidi", che sono stati adottati, come quello che prevede l'applicazione di regole diverse per i conducenti italiani e stranieri. Senza ombra di dubbio, ho evidenziato con forza l'insensibilità e l'ignoranza di chi emanava norme che impedivano ai conducenti dei Tir di appagare le proprie necessità primarie, come bere un caffè o soddisfare un bisogno fisiologico. Norme tantopiù odiose in quanto si rivolgevano contro una categoria di lavoratori che, rischiando il contagio, non ha fatto mancare il proprio contributo decisivo affinché le attività economiche del Paese non si bloccassero durante la prima fase della pandemia.

Allo stato delle cose, quegli esempi di generosità sono stati dimenticati e gli "eroi" di ieri sono oggi costretti a subire le conseguenze di scelte economiche gravemente penalizzanti.

Nessuno chiede dei trattamenti speciali, ma è assurdo che a pagare le conseguenze dei rincari del gasolio, dell'Urea e del gas naturale liquido siano quegli operatori che, per rispondere positivamente alla transizione ecologica e partecipare al miglioramento delle condizioni ambientali, hanno investito in automezzi ecologici.

Eppure, lo Stato sta incassando, rispetto a quanto preventivato, maggiori introiti derivanti dall'Iva sui carburanti. Perché, allora, non sterilizzarla per sei mesi?

Un Esecutivo responsabile, pur comprendendo la complessità della situazione, avrebbe intavolato un confronto con le federazioni responsabili, per trovare soluzioni che stroncassero sul nascere le iniziative dei movimenti autonomi volte unicamente a cavalcare il malcontento della categoria, sfruttando la eco mediatica che esso produce. Intendiamoci, le ragioni per protestare esistono e sono oggettive. Proprio per questo, chi ha responsabilità di governo, avrebbe dovuto agire per evitare che queste condizioni fossero aggravate da decisioni che impattano pesantemente sulle attività di trasporto.

Purtroppo, questo non è avvenuto ed oggi ci attende un duro lavoro per ricompattare tanti operatori che si sentono abbandonati. Il Presidente del Consiglio è avveduto e dovrebbe sapere che ogni tentativo di sedare il vento della protesta nel mondo dell'autotrasporto è destinato a fallire se non si coinvolgono attivamente i corpi intermedi responsabili.

È anche comprensibile che lo stato di difficoltà in cui versano questi operatori venga strumentalizzato e addirittura frainteso dai soloni esperti del nulla o dai tuttologhi che non vedono al di là del proprio naso e si lanciano i giudizi superficiali senza neppure sapere di cosa parlano.

Il momento è delicato. Le soluzioni sono tutt'altro che ovvie. Si pone il problema della compatibilità con le norme comunitarie e della scarsità delle risorse che, anche se importanti, non bastano a colmare situazioni drammatiche. Tutti dovrebbero avere da un lato la consapevolezza della situazione attuale e dall'altro la capacità di comprendere che, senza un'adeguata gestione della situazione di crisi, si corre un rischio simile a quello di accendere un fiammifero in una polveriera. Non si commetta l'errore di sottovalutare la situazione. Nel passato, in simili congiunture, ci si è affidati all'esperienza e alla capacità di realtà associative che sapevano distinguere tra l'interesse generale e quello particolare. Quello che avverrà oggi lo vedremo.

IL PUNTO di Paolo Ugge' 4 febbraio 2022

MI ero espresso più volte sulla necessità che per il bene del Paese il presidente Mario Draghi restasse alla guida dell'Esecutivo, ponendo però delle precise condizioni sul programma. Mi pare che così sia andata. La riconferma al Colle del presidente Mattarella e' un rafforzamento della linea della moderazione e della saggezza che non può fare che bene a tutti se non subirà intralci da parte dei partiti.

Questo è il mio pensiero che non significa totale soddisfazione e condivisione di quanto avvenuto e per l'indegno spettacolo che tanti pseudo leaders hanno saputo dare. Non mi scandalizzo per quanto avviene in politica, ne conosco abbastanza i meccanismi, ma debbo dire che mai come questa volta io mi senta in sintonia con la profetica canzone di Giorgio Gaber "Io non mi sento italiano ma per fortuna, o purtroppo, lo sono"). Lo spettacolo è stato desolante. Comunque ora inizieranno i problemi, anche perché mi pare che strascichi ve ne siano già e probabilmente il rischio che si deterioreranno i rapporti tra i partiti è presente.

Questo purtroppo ci riguarda e non certo per tematiche legate ai partiti, delle quali non ci interessa molto, ma purtroppo, come avevo già detto, il rischio è di trovarci in un anno elettorale dove le decisioni saranno prese in funzione di quegli appuntamenti è molto forte.

Intanto sembra che la fase pandemica stia evolvendo verso un rallentamento che dovrebbe sfociare in una fase di aperture. La domanda è però legata a come realmente la società ne uscirà. Le aziende riapriranno le loro attività tranquillamente? Purtroppo le decisioni che sono annunciate sembrano tendere ad iniziative verso un cambiamento epocale. La parola d'ordine è "transizione ecologica" e questo coinvolge molte attività, tra le quali quelle dei trasporti e della logistica. Gli annunci sugli stanziamenti decisi per le opere in che tempi si trasformeranno nell'inizio lavori e conseguente cantierizzazione? Non è un dettaglio. Un conto è l'annuncio un è l'avvio dei lavori. E poi occorre dare certezze. Se fai annunci di aperture e poi il giorno dopo posizioni in zona arancione una regione non metti in tranquillità chi deve investire. Basta!

Domenica ho fatto un'esperienza agghiacciante e significativa nel contempo. Percorrendo l'autostrada del Brennero da Bolzano non ho potuto fare a meno di constatare come le aree di servizio erano stracolme di automezzi pesanti. Per curiosità ho voluto, pur se con difficoltà, entrare nelle aree, ed ho potuto constatare come oltra il 90% degli automezzi fossero esteri. Il trasporto italiano era inesistente. Questo ritengo sia un campanello d'allarme concreto che dovrebbe dare luogo ad una riflessione rispetto alle risultanze che la politica dei trasporti attuata in questo decennio ha determinato.

Possibile che molte imprese fossero estero vestite ma il senso è che ormai la gestione della logistica e le attività di trasporto sia in mani estere.

Questo ci porta a ricordare ai nostri uomini di governo che nella fase dura della pandemia il Paese se non si è fermato non deve certo ringraziare gli operatori esteri. Allora sono state le imprese nazionali che hanno in modo impeccabile garantito i rifornimenti agli ospedali ed ai beni di prima necessità. Non i vettori esteri.

Oggi secondo il ministro della transizione ecologica si cerca di ringraziare la categoria con l'incremento delle imposte fiscali, in nome della penalizzazione delle fonti di inquinamento. Assurdo che nessuno abbia avuto il pensiero di considerare che nei paesi della Comunità europea la parte fiscale sul gasolio è differente tra Stati e che le differenze oscillano da valori di poco più di 30 centesimi di euro al litro alle oltre 60 centesimi. Quindi non può essere accettabile intervenire sulla compensazione dell'accisa consentita per le imprese nazionali. Il divario si manterrebbe o peggio ancora incrementerebbe. Forse questo particolare è sfuggito ai nostri uomini di governo o a coloro che rappresentano l'Italia a livello europeo.

Non è certo per sollecitare coinvolgimenti nelle scelte che tempo fa venivano esaltati. Allora si chiamava in un modo preciso: "concertazione". Ma se non si rafforzerà il confronto tra l'Esecutivo e i corpi intermedi il risultato potrebbe essere molto pesante dal punto di vista sociale. Un aspetto da non trascurare e sul quale il Governo dovrebbe riflettere.

IL PUNTO di Paolo Uggè

FATE IN FRETTA IL PAESE RISCHIA DI NON CAPIRVI

Non vi è molto da raccontare, rispetto alla settimana scorsa. Il Parlamento è impegnato nella ricerca di una intesa che porti all'elezione del Presidente della Repubblica. Uno spettacolo di certo non insolito, al quale abbiamo assistito più volte in occasione del rinnovo del Capo dello Stato. Questa volta, tuttavia, la situazione appare più complicata.

In questa occasione forse un briciolo di senso dello Stato non avrebbe guastato. La gente è alle prese con le conseguenze della pandemia e le imprese sono ancora in attesa di ricevere i ristori che potrebbero evitarne la chiusura, mentre temi delicati come la gestione della campagna vaccinale sono nelle mani dei ricercatori del consenso. Come è possibile avere "speranza" in simili situazioni? Dare la sensazione di perdersi in discussioni che il più delle volte appaiono pretestuose, è un errore di prospettiva che peserà sul futuro.

Certo che la battaglia politica infuria, ma non ci vuole molto a comprendere che forse alcune forze politiche pongono i propri obiettivi particolaristici al di sopra dell'interesse della collettività.

È difficile fare previsioni con un Parlamento come quello attuale, in cui la frammentazione regna sovrana soprattutto tra chi alle ultime elezioni ha ottenuto il maggior numero di seggi ed oggi vede, con paura, il rischio di doversi misurare nuovamente con le urne senza prima aver maturato il diritto al vitalizio. Da queste dinamiche scaturisce la difficoltà a trovare intese. L'augurio è che lo stallo venga superato nel giro di poche ore. Allo stato delle cose, tuttavia, questo è lo scenario che appare.

Parimenti, non ritengo corretto che una parte politica, solo per poter agire come ago della bilancia nella scelta del Capo dello Stato, imponga veti e vincoli la scelta di un candidato alla permanenza o meno nella maggioranza. Nel passato l'elezione del Presidente avveniva secondo regole diverse e chi possedeva i numeri necessari per raggiungere il quorum non si sentiva in obbligo di raggiungere a tutti i costi l'intesa più ampia possibile. Certo, si provava sempre a trovare un punto di convergenza con le altre forze politiche, ma in mancanza di accordo si chiudevano i giochi senza ulteriori indugi. Il fatto che oggi si sbandieri il principio della condivisione come elemento caratterizzante del processo decisionale democratico, appare pretestuoso.

Mi pare che, tra le candidature che sono state fin qui avanzate, ve ne fossero alcune esenti da vincoli partitici. È il caso di chi è stato Procuratore della Repubblica, Presidente del Senato in anni passati, ex giudice della Corte Costituzionale e non ricopre attualmente incarichi all'interno di nessuna compagine politica. Credo pertanto che chi ha proposto personalità di indubbio spessore, dovrebbe trovare il coraggio di mettere alla prova quanti minacciano la rottura dei patti di governo che garantiscono il proseguimento della legislatura. Penso che non avranno il coraggio di attuare rotture, anche perché poi toccherà fornire ai cittadini motivazioni valide che giustifichino la scelta di lasciare il Paese senza un Esecutivo ed è evidente che, quando una simile strada viene imboccata solo per il proprio tornaconto partitico, senza alcun rispetto per gli interessi della Nazione, si fatica a trovarne.

Se il nostro Presidente del Consiglio adottasse la medesima strategia, metterebbe facilmente sotto scacco certi pseudo leaders. Visto che il Parlamento non si riconosce con una maggioranza significativa nell'attuale Presidente, perché questi dovrebbe mantenere l'onere che si è assunto per permettere al nostro Paese di ricevere, grazie alla forte credibilità di cui gode in ambito internazionale, prestiti per circa 230 Miliardi? Perché dovrebbe prendersi la briga di misurarsi con una compagine di Governo non pienamente coesa? Sono convinto che quei furbetti che temono le elezioni non tarderebbero a trovare la soluzione, se venissero messi di fronte a dei veri aut aut (e non solo per la corsa al Colle).

Questo non significa che condivido l'abbandono della guida del governo da parte del Presidente Draghi. Il mio convincimento è che per il Paese la sua guida dell'Esecutivo sia la cosa migliore. Mi dispiaccio da italiano e da rappresentante di categoria che personaggi, che amano definirsi rappresentanti del popolo, facciano prevalere i propri interessi di bottega partitica su quelli della Nazione. Speriamo che gli italiani al momento giusto se lo ricordino.

Non saprei dire ancora quale sia, nel panorama attuale, la figura idonea a rivestire la più alta carica dello Stato, escluso l'attuale Presidente del Consiglio che viene a mio avviso utilizzato in modo strumentale. Di certo sarà necessario trovare un profilo di alto livello e super partes e mi pare che i nomi che sono stati presentati avessero queste qualità.

Chiedere un sacrificio al presidente Mattarella o insistere sul presidente Draghi è solo un modo per andare per le lunghe e molto probabilmente puntare ad altro.

Vedremo come andrà a finire. Il dato certo è che le imprese, i cittadini ed il Paese soffrono le conseguenze dell'operato discutibile di questi professionisti della politica, della loro inadeguatezza e del loro scarso senso dello Stato.

Queste ovviamente sono le mie opinioni che, come ho più volte evidenziato, sono considerazioni personali che non coinvolgono in alcun modo la realtà federativa ma possono aprire a delle riflessioni. Infatti questo è il "Punto di Paolo Uggè" non del presidente di… .

L'augurio è che il buon senso prevalga e quando sarà pubblicato questo Punto la fase di stallo sia superata. In gioco vi sono delle persone e degli imprenditori. Auguri a tutti noi!

27 gennaio 2022

IL PUNTO di Paolo Uggè

21 gennaio 2022

Come avevo preannunciato nell'ultimo numero della rubrica settimanale "Ruote d'Italia", questa settimana ho pensato di pubblicare per intero un articolo-riflessione scritto da Mario Sommossa e pubblicato da "Sputnik" sabato scorso. Ovviamente ho ottenuto il consenso dell'autore e pertanto lo riporto. La speranza è che la gente, in particolare il mondo giovanile, rifletta su quanto si sta verificando sotto l'ombrello della tanto decantata transizione ecologica e, soprattutto, approfondisca quegli aspetti che non sempre, per non dire quasi mai, vengono evidenziati.

Il testo ha acceso in me riflessioni stimolanti e mi auguro che la sua lettura induca anche altri a documentarsi e ad approfondire i risvolti di un tema tanto coinvolgente come quello ambientale. Ho parlato di approfondire e non certo di condividere. Ritengo che la conoscenza sia di per sé un valore e pertanto vada sempre ricercata.

Sulla transizione ecologica si sono scritti e si scrivono ogni giorno fiumi di inchiostro, ma ho come l'impressione che sia in atto una campagna informativa a senso unico, impostata su una narrazione monocorde e talvolta semplicistica di questioni che sono invece complesse e controverse. Questo approccio non è mai giovevole, ma è tanto più pericoloso quando si tratta una materia così delicata e impattante.

"Fatti non foste a viver come bruti, ma per seguir virtute e canoscenza" dice il sommo poeta Dante. E se provassimo ad approfondire le nostre conoscenze su un argomento che riguarda il mondo intero, dalla grande finanza a quanti operano per il bene comune?

Cominciamo a farlo, dunque, partendo dall'articolo di Sommossa, che allego di seguito.

Transizione energetica, un grande prato verde dove nascono speranze che costano care

Chi non sarebbe contento di vivere in un mondo con l'aria pulita, senza drastico sfruttamento di risorse non rinnovabili e senza la minaccia dell'aumento delle temperature? Evidentemente nessuno.

Arrivare a questa situazione certamente idilliaca sembra essere finalmente diventata la meta comune di tutti i governi di quei Paesi che si sono riuniti prima a Roma e poi a Glasgow, concordando (chi più, chi meno) sul progetto di "Transizione Verde".

L'obiettivo è sicuramente molto ambizioso, ma sembrerebbe che oramai la strada sia stata imboccata e tutti dovremmo esserne contenti.

Purtroppo, i saggi decisori, che si aspettano comunque di essere applauditi, ci hanno taciuto (o forse hanno considerato poco importante dircelo) che questa bellissima transizione dall'energia derivante dai fossili a quella basata soltanto su fonti rinnovabili non è quel paradiso che molti di noi sognano.

Il lato oscuro del "verde"

Il percosso verso la decarbonizzazione, in effetti, sarà molto più industriale ed energivoro di quanto gli ottimisti sembrano credere. Per realizzarla servono infatti molti minerali complicati da estrarre e sarà necessaria la creazione di nuove strutture a latere.

Per dare qualche esempio, la costruzione di un parco eolico da 100 megawatt richiede trentamila tonnellate di minerali ferrosi, cinquantamila tonnellate di cemento e almeno novecento tonnellate di plastica e resina.

In un impianto solare della stessa potenza il ferro e l'acciaio necessari sono tre volte tanto e solo il cemento sarà impiegato in quantità minore che nell'eolico.

Nel progetto lanciato dall'Unione Europea la produzione di energia elettrica derivante da questi impianti dovrebbe passare dai 1500 gigawatt di oggi ad 8000 GW entro il 2030. Il calcolo dei materiali necessari che bisognerà estrarre dalla terra è presto fatto. E lo si dovrà fare con i vecchi metodi industriali.

Inoltre, molti dei componenti che dovranno essere utilizzati appartengono al gruppo di quei minerali che vanno sotto il nome di "terre rare".

Alcune di loro portano nomi sconosciuti come i lantanidi, lo scambio, l'ittrio, l'eurobio, il lutezio ecc.

Di altri minerali abbiamo forse già sentito parlare: niobio, tantalio, tungsteno, litio, tellurio, selenio, indio, gallio.

Oltre a queste, per creare l'elettricità e stoccarla nelle batterie occorrono anche grandi quantità di cobalto, manganese, nickel, stagno, grafite, rame ecc.

Nella maggior parte dei casi, nonostante l'aggettivo (rare) attribuito ad alcune di queste materie, non si tratta di presenze scarse sul nostro pianeta ma sono minerali dispersi all'interno di rocce che devono essere estratte e lavorate.

Che spreco!

Per dare degli esempi: per ottenere un chilo di vanadio bisogna lavorare otto tonnellate di rocce; per un chilo di gallio ne occorrono cinquanta mentre per ottenere il lutezio in eguale quantità bisogna raffinarne ben duecento tonnellate.

Tutte queste lavorazioni si fanno con l'impiego di grandi quantità di acqua e di solventi.

La lavorazione necessaria è così deleteria per l'ambiente circostante che si spiega perché la maggior parte dei Paesi del mondo ha rinunciato ad estrarli, lasciando che sia la Cina ad occuparsi della produzione (e relativa fornitura) di almeno due terzi della domanda mondiale.

Auto elettrica, quanto mi costi

Un altro esempio: in una macchina a propulsione elettrica circa duecento chili di quanto pesa in totale sono indispensabili per il funzionamento della batteria e per la sua protezione.

Si tratta di un quantitativo corrispondente a sei volte quello presente nelle auto tradizionali.

I suddetti minerali non sono usati solo per le centrali elettriche ecc. o per le auto ma sono sempre più fondamentali per il funzionamento di tutti i prodotti elettronici (smartphone, computer ecc.), negli elettrodomestici, nelle pompe di calore e nelle reti di distribuzione dell'elettricità.

Alle complicazioni di quanto sopra si deve aggiungere che per la trasmissione dell'elettricità derivante dagli impianti solari, eolici e dall'idrogeno, le reti di distribuzione oggi esistenti saranno riutilizzabili solo in parte.

Serviranno enormi quantità extra di rame per gli elettrodotti e migliaia di tonnellate di acciaio per le nuove tubature necessarie al trasporto dell'idrogeno.

C'è allora da aspettarsi che il prezzo dei materiali necessari per affrontare in soli trent'anni (questa è l'intenzione della Commissione europea) una così grande trasformazione diventi oggetto di una forte pressione inflattiva dovuta all'enorme quantità di domanda, ristretta su tempi relativamente brevi in relazione alle capacità dei rifornimenti.

In altre parole, è molto probabile che i prezzi schizzeranno alle stelle, causando una nuova e lunga inflazione anche su tutti i prodotti a valle.

Al nuovo ingente (e tuttavia necessario) sfruttamento delle risorse naturali per procedere verso la "transizione verde" vanno aggiunte le conseguenze socio-economiche all'interno delle nostre società. L'Europa (così come- forse- gli Stati Uniti) si è data l'obiettivo di passare ai nuovi sistemi entro il 2030 e completare il processo entro il 2050, mentre la Cina ha dichiarato che raggiungerà il picco delle proprie emissioni di CO_2 solo nel 2030 e raggiungerà l'obiettivo finale non prima del 2060. Per l'India il passaggio richiederà ancora più tempo.

È allora evidente che, negli anni che faranno la differenza, si creerà un divario crescente nei costi di produzione industriali tra i due mondi e certo non a vantaggio delle imprese europee. Con conseguenti crisi che colpiranno molti lavoratori e molte aziende.

Dalla padella alla brace

Sotto l'aspetto politico va anche aggiunto che, pur riuscendo a liberarci dall'oligopolio dei produttori di gas e petrolio, ci metteremmo, noi europei, totalmente nelle mani dei nostri nuovi fornitori di minerali rari e materie prime.

Secondo Larry Fink amministratore di Blackrock (un grande fondo di investimenti che sta già facendo profitti di milioni di dollari proprio sulla "transizione Verde"):

"Se la nostra unica soluzione sarà creare un mondo green avremo un'inflazione ancora più grande perché non abbiamo ancora tutte le tecnologie. A un certo punto diventerà una questione politica: accetteremo una maggiore inflazione per accelerare la trasformazione energetica?"

La risposta dovremmo chiederla a tutti quelli che dovranno sostituire le loro caldaie per il riscaldamento, tuttora a gas o gasolio, con pompe di calore azionate dall' energia elettrica da fonti rinnovabili.

E anche a tutti quegli automobilisti che dovranno rottamare i loro veicoli a benzina, a gasolio o ibridi per sostituirli con autovetture solo elettriche che però, con la tecnologia attuale, non consentiranno loro di andare da Milano a Roma senza fermarsi qualche ora per ricaricare le batterie.

Il mondo verde del futuro è molto bello e desiderabile e, poiché tutti i grandi del mondo lo vogliono, non sarò certo io a poterlo ostacolare.

Tuttavia, sarebbe bene che i vari ambientalisti, esultanti come lo siamo noi, si rendano conto che nella vita nulla è gratuito e che ogni paradiso presuppone anche un proprio inferno.

Va bene comunque?

Il Punto di Paolo Uggè

Ho concluso il 2021 con delle ipotesi, riportate ne "il Punto" del 23 dicembre, che paventavano l'incertezza e le difficoltà che l'anno in corso ci avrebbe portato. Purtroppo, le previsioni sembrano realizzarsi. La ripresa della pandemia (se reale), la mancata ripresa dei consumi, il calo del turismo, le turbolenze connesse all'elezione del Presidente della Repubblica, i rinnovi di diverse amministrazioni locali e le inevitabili ripercussioni che tutto ciò potrebbe avere sulla composizione del Governo, sono fattori che ci costringono ad essere guardinghi e molto attenti.

L'anno 2022 dovrà vedere un'energica spinta verso l'attuazione del PNRR, che dovrebbe concorrere a far ripartire il Paese, anche attraverso interventi infrastrutturali. Ci preoccupa dover leggere sul Quotidiano del Sud articoli dal titolo: "per un terzo dei progetti non ci sono fondi adeguati". Mi domando come riuscirà il Paese ad affrontare decisioni magari dolorose, ma necessarie, senza un guida esperta. Questo è il motivo per cui personalmente ritengo che il presidente Draghi debba restare alla guida dell'Esecutivo, ponendo come condizione un cronoprogramma con modalità attuative precise. Chiacchiere e mediazioni frutto di esigenze di forze politiche, inesistenti per lo più, debbono essere accantonate. Si definiscano gli interventi ma poi si attuino. Si sostituiscano i politici di scarsa capacità che, come è evidente, non solo ci stanno di nuovo trascinando in condizioni di difficoltà gestionali (imputabili in parte alla recrudescenza della pandemia, anche se questa ormai presenta contorni ben diversi rispetto al passato) ma stanno anche ostacolando la ripresa economica (non dimentichiamo che rispetto al 2019 siamo ancora sotto almeno di tre punti).

Ma perché già dal mese di novembre, quando i dati sui contagiati già indicavano una nuova crescita, non si è provveduto ad assumere provvedimenti necessari ad affrontare l'evidente diffusione del virus, riaprendo i centri vaccinali o coinvolgendo la sanità privata? Perché continuiamo con una gestione ansiogena della comunicazione, consentendo ad alcuni virologi in cerca di visibilità di diffondere dati di incerta interpretazione, che finiscono solo per alimentare comportamenti irrazionali, come dimostrano le lunghe code davanti alle farmacie per i tamponi? Ma possibile che nessuno si domandi se questi atteggiamenti siano adeguati rispetto alle esigenze della gente o se siano solo funzionali a fomentare ansia, paura e stress?

Perché continuiamo con annunci di opere che difficilmente saranno realizzate secondo le condizioni che il PNRR prevede e che difficilmente saranno validate dai burocrati comunitari? Perché si continua a prendere in giro il popolo siciliano annunciando nuovi studi e progetti sul Ponte sullo Stretto, quando l'opera è già stata approvata, finanziata ed anche assegnata (salvo poi essere annullata)? Perché non si assume una volta per tutte una posizione adeguata rispetto alle scelte che il governo austriaco, d'intesa con la provincia di Bolzano, continua ad attuare ed annunciare per limitare la libera circolazione delle merci? Perché si vogliono creare le condizioni per favorire un armatore nella gestione delle risorse destinate allo sviluppo delle autostrade del mare, finendo così per falsare la concorrenza? Perché sui temi legati alla transizione *green* non si è ancora avviato un confronto? E, infine, perché la questione dell'obbligatorietà del Green Pass per gli stranieri non è ancora stata definita?

Domande che ancora attendono, ma che nondimeno esigono, una risposta. Ecco perché la conferma del presidente Draghi, non più costretto a mediazioni politiche non giovevoli, sarebbe, a mio avviso necessaria e di grande utilità al Paese.

In Spagna ed in Francia, l'autotrasporto è ricorso a minacciare azioni di protesta e le soluzioni sono state, lo si può leggere sulla stampa, trovate con le rappresentanze della categoria. Spero proprio la stessa concreta

volontà di operare per evitare che la mancanza di risposte porti ad iniziative di protesta, prevalga anche in Italia. Cosa si sta facendo per ristorare gli imprenditori che hanno sostituito automezzi a gasolio con quelli a LNG ed oggi sopportano un aumento insostenibile del costo del carburante? Come si intende affrontare il tema degli incrementi dell'additivo che costringe gli euro 6, meno inquinanti, a restare inoperosi? Tutti temi rappresentati ma, ad oggi, rimasti senza risposte.

Forse anche i corpi intermedi dovrebbero riprendersi il ruolo che una rappresentanza seria deve avere. Le dichiarazioni sui giornali, ripetitive degli stessi concetti, ormai diventano inutili e servono solo a dimostrare l'esistenza in vita (parlo dal punto di vista associativo) di qualche realtà o peggio ancora di qualche leader. Occorre riprendere a fare la politica della rappresentanza degli interessi come nel passato. Solo uno sprovveduto non si renderebbe conto che gli imprenditori hanno la necessità di ritrovarsi in una rappresentanza coesa, che discuta internamente ma che poi abbia la capacità di rapportarsi con le controparti politiche ed economiche con la dovuta dignità, evitando di porsi come dei questuanti con il cappello in mano. Occorre la capacità di rappresentare gli interessi dei propri aderenti al fine di riuscire a coniugare, con opportune mediazioni, gli interessi settoriali con quelli più generale del Paese.

Il tempo trascorre ed i problemi permangono; commettere l'errore di sottovalutarli significa pagarne le conseguenze.

14 gennaio 2022