

Ruote d'Italia 13 dicembre 2023

Legge di bilancio, attivazione procedimenti sulle risorse e permeabilità alpina

Le problematiche del settore rimaste aperte certamente sono ancora tante e tutte, soprattutto quelle di natura economica, sono vincolate alle disponibilità di cassa dello Stato. Questo non significa che si possano accantonare tutte le tematiche inerenti al tavolo delle regole, così come la riforma del codice della strada. Di sicuro la nostra attenzione, al momento attuale, è rivolta prioritariamente agli stanziamenti economici. Il perché è semplice: il Governo sta cercando di reperire risorse per far fronte alle necessità dei cittadini che, ahimè, sono tante. La ragione delle difficoltà riscontrate, se si vuole essere onesti, risiede soprattutto nell'aumento del debito pubblico dovuto al reddito di cittadinanza e al bonus per le ristrutturazioni degli edifici (il 110%). Entrambe sono misure volute da chi oggi a gran voce chiede risorse, dimenticando però che governando il Paese ha determinato una situazione non semplice da gestire. Pertanto, è bene essere coscienti che tagli potrebbero esserci. Ecco perché mi soffermo su questo aspetto. Non certo per generare allarmismi, ma per informare le imprese della reale situazione.

La nostra attività non potrà che concentrarsi su questi grandi temi che si trascineranno nel prossimo anno nel quale, come più volte evidenziato, troveremo i partiti impegnati a conquistare consensi per le elezioni europee, che si svolgeranno nel mese di giugno.

Il nostro settore è coinvolto dalle scelte che saranno effettuate in materia di politica ambientale e le nostre aziende sono particolarmente interessate e attente agli sviluppi della situazione. Se fossero portate avanti, come richiedono alcune forze politiche, le posizioni ambientaliste che hanno dominato negli ultimi anni, le nostre attività potrebbero essere gravemente compromesse. Per questo raddoppiamo gli sforzi.

Intanto, come evidenziato nel corso dell'assemblea di Brescia dall' On. Salini (relatore della direttiva sul trasporto combinato), i tentativi per penalizzare i combustibili di origine fossile in favore della fonte elettrica ma senza garantire il principio della neutralità, sembrano trovare un fronte più determinato ad opporsi. Se poi le conclusioni della COP 28 sull'ambiente saranno orientate verso la promozione di un modello di sostenibilità compatibile con le istanze economiche

e sociali (come la Fai da sempre chiede), potremo dire di aver contribuito a tutelare il futuro delle imprese.

Il nostro impegno, nell'immediato, si indirizzerà particolarmente verso i provvedimenti contenuti in legge di bilancio e sulle modifiche del Codice della strada, oltre che sulle questioni ancora aperte, senza dimenticare, in tutta onestà, che oggi l'attenzione del Governo è indirizzata soprattutto alla finanziaria. Il reperimento delle risorse sarà la battaglia più delicata, non solo per la conferma degli stanziamenti concordati ma anche per ottenere che i fondi non utilizzati dal conto proprio e dal trasporto passeggeri (70 milioni) vengano messi a disposizione del conto terzi. Le nostre iniziative tenderanno a seguire questa evoluzione estremamente complessa. Occorre ricordare, per essere corretti, che se quelle risorse fossero state utilizzate dalle imprese a cui erano inizialmente destinate, i nostri operatori comunque non avrebbero potuto beneficiarne. Poiché così non è stato, ci stiamo impegnando perché non rientrino nelle disponibilità del bilancio dello Stato.

Quelle che ci attendono sono dunque settimane impegnative, sia a livello comunitario che nazionale. L'agenda della Federazione è densa di appuntamenti, anche perché il nostro intervento spesso si dispiega in modo diretto e immediato, senza perdite di tempo, per ottenere per tutti i risultati prefissati.

Staremo a vedere, a presto.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 6 DICEMBRE 2023

LA FAI QUELLA CHE FA!

Non vorrei apparire passatista se rispolvero uno slogan di vecchia data, divenuto una perfetta sinossi del modus operandi della nostra associazione. Prendendo tuttavia lo spunto delle due ultime occasioni di incontro che si sono svolte nel fine settimana sul territorio, non posso che fare ricorso a quel motto che ci ha consentito, anni fa, di far fronte ad una “*conventio ad escludendum*” ai nostri danni: **la Fai quella che fa! (ancora non riesce a compiere miracoli ma si sta attrezzando).**

A Parma sabato, insieme al segretario generale Carlotta Caponi, abbiamo incontrato gli autotrasportatori che operano nella regione Emilia. Buona partecipazione e, soprattutto, grande interesse da parte dei presenti per i temi trattati: dal tachigrafo intelligente di seconda generazione fino alla nuova normativa sul “Whistleblowing” (ossia la possibilità per il dipendente di segnalare eventuali illeciti compiuti dall’azienda), disposizioni che diverranno operative a brevissimo e che impatteranno notevolmente sull’attività delle imprese. Guai a sottovalutarle: si tratta di normative europee, che probabilmente oggi pochi conoscono, ma che dovremo illustrare alla categoria il più ampiamente possibile, se non vogliamo che le imprese si trovino in difficoltà. L’informazione e la diffusione della conoscenza sono elementi fondamentali del nostro lavoro. Quindi, in modo capillare, dovremo trasmettere i necessari aggiornamenti agli associati. All’incontro assembleare di Parma erano presenti rappresentanti di Autorità locali, forze di polizia ed il capo gruppo di FdI nella Commissione trasporti della Camera.

Domenica 3 dicembre si è tenuta invece l’assemblea annuale di FAI Brescia, che ha visto presenti Autorità locali, deputati nazionali e il parlamentare europeo Massimiliano Salini, relatore di provvedimenti di grande importanza per le imprese del settore. Non ultimo è anche intervenuto da remoto il Ministro dei trasporti, Matteo Salvini. Ovviamente tutti gli interventi sono stati utili per fornire notizie agli operatori, ma soprattutto sono serviti ad evidenziare, ancora una volta, quanto la vicinanza di rappresentanti locali e nazionali sia essenziale per concretizzare il valore della rappresentanza e dare il senso di quanto la Federazione cerchi di operare in sintonia con la nostra gente.

Un ringraziamento particolare va al deputato europeo Salini ed al ministro Salvini, che hanno voluto dare un segno tangibile e non formale, della vicinanza alla nostra categoria.

Ora ci apprestiamo a vivere un mese particolarmente intenso, durante il quale saremo chiamati a seguire l'iter di provvedimenti che ci riguardano da vicino, come l'approvazione della legge di bilancio e le modifiche al Codice della Strada, che poi richiederanno a loro volta l'emanazione di disposizioni attuative. La Fai ha fatto già pervenire proposte in merito, anche perché, per quanto riguarda la legge di bilancio, vi sono aspetti che successivamente si trasformeranno in risorse per il settore. A tale proposito anche l'Unatras ha già inoltrato un proprio sollecito sui temi rimasti ancora irrisolti. Senza dubbio dobbiamo dare atto dell'impegno con il quale il ministro Salvini sta cercando di recuperare ulteriori 70 milioni per il ristoro del costo del gasolio. Non sarà facile, in quanto l'opposizione della Ragioneria dello Stato è forte. A tale proposito, voglio ricordare che queste somme rappresentano la parte residuale non utilizzata delle risorse inizialmente destinate al conto proprio e al trasporto passeggeri. Non senza fatica, infatti, eravamo riusciti ad ottenere l'impegno che eventuali rimanenze di tali stanziamenti non sarebbero tornate in economia. Per onestà intellettuale, dobbiamo quindi riconoscere che, se il conto proprio e il trasporto passeggeri avessero utilizzato tutte le risorse loro destinate, il conto terzi non avrebbe comunque ottenuto questi ulteriori 70 milioni. Seguiremo dunque le evoluzioni della vicenda, ma senza alimentare false aspettative.

Da ultimo, anche se la prudenza è d'obbligo, non possiamo che constatare come certe ideologie ambientaliste, che producono ricadute pesanti sul nostro settore, stiano ponendo più ostacoli di quanto avevamo ipotizzato. Solo grazie ad interventi di deputati appartenenti al Ppe, alla Lega ed a Fratelli d'Italia in Europa abbiamo potuto sostenere le battaglie che, da sempre, riteniamo giuste. Dispiace dover constatare che i deputati del Pd e del Movimento 5 stelle, mentre forniscono assicurazioni ampie circa il loro sostegno in incontri che si realizzano a livello nazionale, ahimè, quando sono chiamati a tutelare le imprese nel Parlamento o nelle Commissioni europee, si pronunciano sempre in modo contrario. Questo non è in alcun modo gratificante e non ci fa piacere evidenziarlo, ma la verità deve prevalere. Occorre riconoscere, come ha riferito il deputato Salini, che anche grazie all'impegno del rappresentante di Conftrasporto/Confcommercio (dottor Spennati) la nostra azione è di grande utilità per fornire elementi e proposte necessarie a sostenere il lavoro dei nostri parlamentari nazionali nei consessi europei. Per questo mi corre l'obbligo rammentare come sui temi ambientali la Fai è stata da sempre una realtà associativa che ha assunto posizioni chiare, impegnandosi in un lavoro costante che, speriamo, dia presto i frutti sperati, **così dimostrando, ancora una volta, che la Fai c'è ed è quella che fa!**

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 29 NOVEMBRE 2023

I danni prodotti dalla demagogia sull'ambiente e sul traffico urbano

È stata una settimana intensa e ricca di dibattiti ed approfondimenti quella trascorsa. L'8° Forum dei trasporti e della logistica di Confrtrasporto ha registrato una partecipazione intensa e offerto dibattiti approfonditi. Di questo ho già parlato nel "Punto" di venerdì. Oggi desidero riprendere due aspetti, per un certo verso legati ai temi trattati in occasione del Forum, ossia gli effetti della demagogia sia in campo ambientale che sulle decisioni del traffico urbano.

Mi rifaccio al dibattito sui combustibili svolto in uno dei panel del Convegno, al quale ha partecipato, in qualità di esperto, L'On. Luca Squeri, Segretario X Commissione della Camera dei deputati.

Ciò che l'onorevole Squeri ha evidenziato induce a riflettere. L'80% dell'elettricità che utilizziamo è ancora ricavata da prodotti di origine fossile, la cui combustione, come noto, immette nell'atmosfera sostanze inquinanti. Solo il 20% dell'elettricità è generato dalle fonti definite rinnovabili, che sono così suddivise: il 2,1% derivano dal fotovoltaico ed il 2,2% dall'energia nucleare, che L'Italia acquista dall'estero. La prima conclusione alla quale si giunge è che la tanto pubblicizzata elettricità, per la quale si intende investire molto e sulla quale sono incentrati gran parte degli spot pubblicitari, è ancora ricavata da sostanze fossili.

Vi è un ulteriore elemento che coinvolge la Commissione europea. Il professor Franco Battaglia, esperto che ha ricoperto per sette anni il ruolo di Coordinatore del Comitato scientifico dell'Agenzia Nazionale sulla protezione dell'Ambiente, ha elaborato una previsione sui costi/benefici che la politica europea produrrà. Ebbene, il risultato atteso a fronte di un investimento di circa 2 Miliardi di Euro, sarebbe la riduzione della concentrazione atmosferica di CO₂ dagli attuali 422. 30 ppm a 422.15 ppm nel 2030. Sorge spontanea la domanda se sia male informato il professor Battaglia oppure se la scelta della Von der Lyen difetti di una accurata analisi costi/benefici. In sintesi, con le scelte effettuate, si penalizzerebbe l'economia europea mentre nel mondo economie come la Cina, gli U.S.A, e l'India, continuano produrre emettendo sostanze venefiche.

Passando alla demagogia sul traffico urbano, non possiamo che ritornare sul "brillante risultato" che il Sindaco di Milano Sala, insieme ai suoi esperti, ha conseguito con la decisione di impedire l'ingresso in città ai veicoli pesanti privi dei dispositivi che segnalano il cosiddetto angolo cieco. L'intenzione era buona? Forse. Ciò che emerge dalla sentenza del Tar della Lombardia è che certamente l'iniziativa adottata era illegittima.

La Fai di Milano, non avendo avuto modo - così come altre realtà - di farsi ascoltare, era intervenuta con una diffida legale ad adempiere, nella quale erano evidenziate le incongruenze tecniche della decisione ed in modo particolare l'illegittimità della delibera. Come ha riconosciuto il Tar della Lombardia, la competenza di legiferare in materia di sicurezza stradale appartiene unicamente al dicastero dei trasporti. Ora sembrerebbe che il Comune, anziché prendere doverosamente atto del pronunciamento, intenda chiedere al ministro di decidere sull'argomento subito, senza attendere la direttiva europea di imminente emanazione.

Il danno economico causato agli artigiani che avevano provveduto ad acquistare la strumentazione richiesta (peraltro non omologata), le sanzioni probabilmente già erogate ad alcuni, ed infine - quello che più conta - l'illusione di maggior sicurezza generata nella cittadinanza, in particolare quella che utilizza motocicli e velocipedi, non giovano all'immagine del Sindaco e della stessa Amministrazione.

Allora qual è la motivazione che ha indotto un amministratore esperto ad un simile errore? Demagogia? In modo evidente mancanza di disponibilità all'ascolto. Di certo, l'eventuale costo di questo clamoroso abbaglio, oltre che la conseguente perdita di credibilità, non potrà essere addebitato ai cittadini milanesi ma dovrà ricadere su chi ha assunto la decisione. Infatti, la diffida ad adempiere, regolarmente notificata, avrebbe dovuto fornire al primo cittadino lo stimolo per una più attenta e cauta riflessione. Non potendo "non sapere", principio più volte applicato, l'addebito dei danni dovrebbe essere a carico del primo cittadino.

A volte la demagogia induce in errori che purtroppo non pagano quasi mai coloro che li commettono.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 22 NOVEMBRE 2023

Dal Forum di Conftrasporto analisi e proposte

L'ottava edizione del Forum di Conftrasporto si tiene in un momento di particolare fermento, nel quale le evoluzioni legate alla ripresa del post-pandemia si assommano agli interventi del PNRR che dovranno delineare la strategia più efficace per la realizzazione di una mobilità sostenibile ed intelligente.

Conftrasporto presenterà un quadro di analisi e di proposte per “instradare” i trasporti europei ed italiani verso il futuro.

Intermodalità intelligente e più rafforzata; permeabilità della barriera alpina; riforma portuale in una visione di sistema che rafforzi il ruolo delle ZES; salvaguardia della competitività dei porti e digitalizzazione in tutto il suo complesso.

Tutti questi temi saranno affrontati in ottica sistemica, perseguendo un'interoperabilità degli strumenti che non può che essere la chiave di volta per affrontare le sfide che ci attendono.

In questo sintetico quadro, emerge come elemento fondamentale l'armonizzazione dei sistemi informatici.

Il sistema di pagamento del telepedaggio, già presente con gli OBU, è una buona pratica avviata che deve essere implementata, tenendo a riferimento l'assetto gestionale attuale, che non deve essere per alcuna ragione messo in discussione. La digitalizzazione è senz'altro uno strumento strategico per assicurare il rispetto delle regole di sicurezza sociale e della circolazione. Penso, ad esempio alle soste improduttive che non aiutano né la sicurezza e tanto meno la stessa funzionalità dei sistemi di trasporto. L'operatore regolare non può che essere avvantaggiato da un sistema calibrato di interconnessione digitale.

Ovviamente, anche il tema legato alla tassazione dei carburanti e la promozione dei biocarburanti avrà lo spazio che merita. Siamo condizionati da troppe analisi interessate che puntano ad incoraggiare unicamente l'utilizzo della fonte elettrica, quasi fosse la panacea per risolvere i temi legati all'inquinamento. Nessuno è così sprovvisto da mettere in dubbio un fenomeno evidente - e che si ripete da secoli - come appunto il cambiamento climatico. Sono le soluzioni che vengono proposte da alcuni gruppi, che sembrano voler privilegiare una sola fonte a scapito di altre, ad essere discutibili. Il principio della neutralità è un punto fermo al quale, nell'interesse della collettività, si deve tendere. È nell'interesse generale fornire strumenti per orientarsi in questo delicato dibattito.

Il videomessaggio inviato dalla Commissaria europea ai trasporti, Adina Vălean, l'annunciata presenza di autorevoli esperti del settore e di rappresentanti del Governo, dovrebbe consentire ancora una volta a Conftrasporto di proporre, in una logica di sistema unica nel mondo della rappresentanza, visioni, confronti ed approfondimenti sul futuro di una attività fondamentale per il sistema produttivo del nostro Paese.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 15 NOVEMBRE 2023

Sulla circolazione stradale misure adeguate con le modifiche al c.d.s.

Si sono avviati i lavori per le modifiche da apportare al Codice della Strada e rendere così adeguate le misure previste ai mutamenti registrati.

Occorre evitare che i tentativi per inserire norme che complicano la circolazione e non producono sicurezza abbiano a trovare spazio nel nuovo testo. Le audizioni sono iniziate nella scorsa settimana ed anche la Fai ha potuto rappresentare le proprie proposte. (vedi sito)

Quello che dovrebbe essere un punto di riferimento del nuovo Codice è la valorizzazione del valore di civiltà responsabile che dovrebbe valere per tutti. Troppo spesso, è avvenuto che anche nel passato, siano state contrabbandate modifiche che invece di migliorare e rendere più fluida e sicura per tutti la circolazione si generassero invece complicazioni.

Non conosco chi abbia suggerito la norma, ad esempio, che prevede la distanza di 1,5 metri necessari per poter superare i velocipedi. Forse non è mai uscito di casa chi si fa portatore di una simile invenzione. Oppure è un sostenitore a prescindere della libertà assoluta per le biciclette. Se si riflette un attimo sulla larghezza delle strade urbane ci si rende conto di quanto una simile norma, oltre che ad essere difficilmente applicabile, potrà generare lunghe file di automezzi, soprattutto del trasporto pesante che non riusciranno a sorpassare, a meno di infrangere il Cds.

Se si vuole che le merci non arrivino nelle aree urbane per rifornire i supermercati, gli ospedali, gli interventi edilizi, solo per favorire la demagogia e le biciclette, si condanna una comunità a morire. Come si potranno realizzare gli interventi di edilizia, i traslochi, i rifornimenti ai negozi di vicinato ai super mercati, resta un mistero. È pur vero che si tenta di favorire un nuovo tipo di velocipede che effettui le piccole consegne, ma la filosofia delle modifiche deve essere sempre orientata al rispetto delle regole. In caso contrario i problemi incrementeranno. Occorre tenere in considerazione come la toponomastica delle nostre città sia molto diversa da quella di grandi metropoli europee quindi non sempre i modelli applicati altrove risolveranno i problemi delle nostre città. Quello che deve trovare spazio nelle modifiche è come l'obiettivo principale divenga la consapevolezza responsabile per tutti gli utenti delle strade urbane. Se il tentativo è tutelare, ed il principio è condivisibile i velocipedi, questo non può avvenire attraverso la penalizzazione di altri utenti della strada. Le recenti soluzioni per affrontare il problema degli "angoli morti" per i mezzi pesanti appare solo il frutto di demagogia.

Chi circola sulle strade, con biciclette e motociclette, deve sapere che esistono i cosiddetti angoli ciechi che non consentono una completa visibilità. Quindi il principio è metterli sull'avviso. Installare dei sensori a bordo di automezzi pesanti finisce per distrarre i conducenti. Chi circola sulle strade deve tener in adeguata attenzione che esistono altri utenti della strada. Non sempre affiancarsi a questi è prudente. Occorre quindi prestare attenzione ed adottare comportamenti adeguati.

Altrettanto è risibile la richiesta di limitare la circolazione ai mezzi pesanti che seguendo le indicazioni che gli strumenti tecnologici forniscono sulla transitabilità si trovano spesso "intrappolati". La cultura del divieto è una illusione. Se un automezzo, per le dimensioni, non può circolare si usino i segnali stradali con le dovute limitazioni più idonee ad impedire agli automezzi di restare bloccati e non si pensi solo ad applicare misure appartenenti alla cultura del divieto.

Il senso di queste note è evidenziare come per una modifica delle norme del Codice della Strada si debba procedere con confronti con le categorie interessate ma soprattutto che il rispetto delle regole debba valere per tutti. Non punire determinate categorie per l'utilizzo di marciapiedi o perchè circolano in senso vietato, non punire quei pedoni che attraversano con i semafori rossi e' una esigenza indispensabile per un sistema di circolazione più sicura. Certamente determinante sarà l'attuazione di adeguati controlli.

Non effettuare le necessarie modifiche alle norme sui trasporti eccezionali introducendo il codice di pratica e scaricare sulle imprese che effettuano tali trasporti la responsabilità che appartengono agli Enti proprietari delle strade, ai quali compete l'onere di rilasciare le autorizzazioni, significa non fare sicurezza. Altrettanto non affrontare una volta per tutte, la tenuta dei viadotti e le condizioni delle infrastrutture, istituendo e non solo annunciando, una mappatura è indispensabile. Esistono ragioni, ed interessi dei committenti da tenere in adeguata considerazione ma il tutto deve essere compatibile con la sicurezza e non scaricare, i costi delle manutenzioni sui cittadini o sugli operatori. Parlare di modifiche e non toccare punti irrisolti da anni che sono la causa principale dei dissesti dei viadotti e delle strade, oltre che difficoltà operative per gli operatori del trasporto, non deve essere più consentito.

La Fai ha già annunciato la propria disponibilità a collaborare sui temi legati alla circolazione degli automezzi pesanti. Ai legislatori spetta tuttavia il compito di approvare norme basate sulla sicurezza della circolazione che non può essere frutto spesso di scelte demagogiche, (vero sindaco Sala?) quanto inutili.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 8 NOVEMBRE 2023

Autotrasporto molti problemi derivano da impegni non rispettati

Ringrazio la deputata europea del Pd Rondinelli che ci ha fatto pervenire le motivazioni addotte dalla Commissione europea dei trasporti, in risposta ad una Sua interrogazione relativa alla situazione del Brennero. Penso, leggendo quanto trasmesso, che la tanto vituperata burocrazia italiana ne esca più che rivalutata. E' evidente che le tesi sostenute sfiorano il ridicolo. Ma quel che è peggio manifestano la evidente volontà a non voler affrontare, non solo il tema delle limitazioni unilaterali in atto al Brennero, ma il tema più ampio della permeabilità alpina. Per l'economia del nostro Paese l'attraversamento dei valichi è di enorme importanza in quanto impatta con la nostra competitività.

Rispondere evasivamente alle forti e documentate denunce che le Camere di Commercio, attraverso Uniontrasporti, e le posizioni ferme assunte dall'attuale Governo italiano, dopo anni di sole segnalazioni, è voler ignorare la realtà o prenderci in giro. Assicurare che la situazione è all'attenzione della Commissione, e che un gruppo di esperti si sta ponendo "il problema di migliorare la situazione "mediante misure concrete attraverso la pianificazione preventiva e l'immunizzazione dagli effetti del clima per alleviare tali situazioni", non può che riportarci alla mente la famosa "super cazzola" del grande Ugo Tognazzi.

Le raccomandazioni e le richieste che i ministri del passato inoltravano sul tema non hanno prodotto nulla. Anzi ancora oggi proseguono i tentativi dell'Austria di coinvolgere il nostro Esecutivo in estenuanti ed improduttive trattative. Meno male che il Governo italiano, questa volta, ha deciso di aprire una procedura di infrazione che consentirà, in caso di mancate risposte, il ricorso alla Corte di giustizia. Ma il tempo passa...

Il voler inserire nella risposta alla parlamentare interrogante, che ringraziamo nuovamente, il tema dei cambiamenti climatici, proprio in questi giorni tragici per alcune regioni italiane, non può che portare ad ulteriori riflessioni. Gli allagamenti subiti da popolazioni ed imprese si ripetono nel, (e da) tempo. Ma non si possono nascondere le responsabilità di chi doveva effettuare interventi necessari e non li ha realizzati. Se la splendida città di Venezia ha evitato diverse volte di essere allagata lo si deve all'opera del Mose. (eppure le contestazioni furono impetuose e veniva ritenuta uno spreco). Che in alcune zone del Paese dove si sono realizzate le vasche di contenimento o le pulizie dell'alveo dei fiumi, i danni sono stati limitati, è un fatto incontestabile. Così come dimenticare che era il 1966 quando Firenze subì la grande esondazione del fiume Arno. In quegli anni il cambiamento climatico non fu l'argomento centrale da additare come responsabile degli eventi.

Oggi che alcune opere necessarie infatti sono state realizzate, per nostra fortuna Firenze, pur colpita dal forte mal tempo, ha evitato una ulteriore inondazione.

Tutto questo per affermare come le responsabilità degli avvenimenti di questi giorni ricadano su chi doveva effettuare interventi, peraltro finanziati, ma non realizzati. Oggi certi personaggi dovrebbero tacere, evitare le dichiarazioni demagogiche e non incolpare il governo attuale. Il tema fondamentale è legato alle scelte del non fare. Chi è intervenuto ha tutelato il proprio territorio e la popolazione. Chi ha chiacchierato, ed oggi non si vergogna di fare solo demagogia, ha creato i presupposti per tanti avvenimenti drammatici.

La stessa filosofia riguarda altri temi come le infrastrutture stradali e ferroviarie, (vorrei ricordare che il collegamento ferroviario in galleria a Firenze definito Il vero “mostro di Firenze” fu bloccato. Le polemiche sulla autostrada del Sole tanti anni fa, le varianti di Genova, il terzo valico e la Tav, non dovrebbero farci riflettere? Che dire di temi come il salario minimo, oggi invocato da chi per diversi anni ha avuto l'onere di governare il Paese ma senza mai proporre nulla? Si è preferito “cancellare la povertà, con il reddito di cittadinanza”. Oggi quelle scelte fallimentari sono decisive per determinare il deficit che oggi pesa sui conti dello Stato e su tutti noi. Le opere non realizzate scaricano su cittadini ed imprese le conseguenze delle non scelte.

Rafforzare l'interconnessione tra le varie modalità di trasporto, incrementare l'accessibilità, realizzare quelli che sono i collegamenti necessari (il ponte sullo Stretto è uno di questi), potenziare interventi per favorire la sicurezza (ora si sta procedendo a modifiche del Codice della strada) e garantire il rispetto delle regole, sono la strada per rialzare il nostro Paese e favorire le attività imprenditoriali. Certi tagli d'asino e le ricostruzioni inaccettabili, hanno come denominatore comune la cultura del NO! Altrettanto è solo sostenere una fonte energetica, come l'unica energia pulita senza però descrivere come la stessa si generi. In natura nulla si crea. Chi nasconde, è la realtà incontrovertibile, che la fonte elettrica calcolata in modo corretto è anch'essa una fonte inquinante tace la realtà. Questi i temi vanno valutati nella loro complessità per non incorrere in errori come quello che produsse un referendum sull'energia nucleare anni orsono e che oggi paghiamo. Fai/Conftrasporto non è, a prescindere, contro l'utilizzo della elettricità. Non è negazionista sui cambiamenti climatici, bensì realista e contrasta le semplificazioni e le frasi fatte. Per questo sostiene la neutralità delle fonti e ritiene sia opportuno lasciare la libertà di scelta ai cittadini ed alle imprese.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 1° NOVEMBRE 2023

Sulle fonti energetiche non ci facciamo turlupinare

Prosegue l'iniziativa che la Fai nazionale, d'intesa con le proprie realtà territoriali, sta portando avanti per rafforzare il rapporto con le imprese del settore. Sabato 28 ottobre, la Fai di Milano ha, nel corso di una assemblea partecipata, celebrato i 60anni dalla sua costituzione ma soprattutto ha inteso affrontare il tema dominante di questi tempi: le iniziative per abbattere le emissioni climalteranti. Una tavola rotonda con personaggi ed esperti di livello ha affrontato il tanto discusso argomento.

Un elemento, anche in questa occasione, è emerso in tutta la sua evidenza: la Fai non è contraria ad iniziative che producano benefici all'ambiente, riducendo i fattori inquinanti. **Per non prendere in giro la categoria chiede solo che le proposte siano compatibili con l'economia ed i conseguenti fattori sociali, ma soprattutto realistiche.**

La strada esiste ed è una sola: **Neutralità tecnologica.** Valore questo che è stato sostenuto anche da Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio, presente ai lavori, oltre agli esperti intervenuti.

Purtroppo, viviamo un grande bluff sul tema delle emissioni climalteranti. Il tentativo non si placa ed a tutti i livelli, iniziando dal Parlamento Europeo, dagli ambientalisti di casa nostra e poi proseguire con esperti della climatologia che tuttavia sembrano evitare confronti scientifici con chi sostiene tesi opposte alle loro. La teoria indiscutibile è una sola: il futuro deve essere elettrico!

Questa grande bufala è contestata non solo, a nome degli operatori del trasporto pesante, dalla Fai, ma anche da fior di scienziati tra i quali alcuni premi Nobel. Perché non si dà spazio anche a loro?

La domanda principe, a tale riguardo, è una sola: come si genera l'elettricità?

Eppure, non passa giorno senza che gli esperti dei cambiamenti climatici, supportati da demagoghi in servizio permanente effettivo, cerchino di sostenere la teoria dell'elettrico come unica fonte non inquinante. Financo le pubblicità sembrano essere tutte indirizzate a rafforzare questa astrusa tesi.

Tutto ciò la Fai lo contesta e, tornando ad approfondire il grande "inganno", vuole porre in evidenza come il dato così propagandato derivi da una narrazione fuorviante. Infatti, nella valutazione delle prestazioni ambientali delle diverse motorizzazioni, si è finora adottato l'approccio "dal serbatoio alla ruota", ossia

sono state considerate solamente le emissioni prodotte mentre il veicolo è in funzione. Questa prospettiva appare nettamente premiante nei confronti dei motori elettrici o idrogeno, ma la situazione cambierebbe se si adottasse invece l'approccio più comprensivo "dal pozzo alla ruota", ossia se si tenessero in considerazione anche le emissioni generate per la produzione dell'energia che alimenta il motore. Appare evidente che, se ci domandassimo come si genera l'elettricità, ci troveremmo a dover trarre conclusioni diverse da quelle tipicamente proposte. L'elettricità può infatti essere trattata effettivamente come un prodotto energetico a impatto zero solo se viene ricavata da fonti rinnovabili. Tuttavia, è noto come essa venga ancora in buona parte ricavata (anche in Europa!) da fonti fossili molto inquinanti come, ad esempio, il carbone. Tenendo conto di ciò, le motorizzazioni elettriche risultano molto meno efficienti in termini ambientali di quanto sembrerebbe. Eppure, queste valutazioni vengono sottaciute. È chiaro poi che questo modo parziale di calcolare le emissioni avvantaggia, non l'ambiente, ma chi vuole imporre la conversione integrale all'elettrico. Anche in questo caso, non occorre mai dimenticare il tema dello smaltimento delle batterie, che non sarà semplice ed ininfluenza sui fattori di inquinamento.

Se mettiamo in fila le questioni legate a come si produce l'energia elettrica, lo smaltimento delle batterie e il fatto che l'inquinamento non riguarda la sola Europa, emerge un quadro ben più esaustivo. Ricordiamo sempre che l'Europa partecipa per circa l'8% all'inquinamento mondiale e i trasporti per il 24%. Il sospetto che le misure propagandate servano all'arricchimento di qualche gruppo finanziario, piuttosto che a ridurre significativamente le fonti di inquinamento, sorge forte. Allora chi intende tutelare veramente i cittadini, le imprese e le forze lavoro non può tacere. Definire questa propaganda come un grande inganno non pare del tutto errato e pertanto è doveroso fare informazione e chiarezza. La Fai non lascerà nulla di intentato e domanda con forza un'operazione verità.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 25 OTTOBRE 2023

La sicurezza e l'ambiente non si realizzano con la demagogia

Siamo stati criticati per aver notificato al Sindaco di Milano, in appoggio alla scelta della associazione territoriale, una diffida ad adottare la decisione di vietare l'ingresso in città degli automezzi pesanti sprovvisti di segnalatori e decalcomanie che segnalano l'angolo morto, così detto. Naturalmente la diffida resta ed è una presa di posizione politica nei confronti di una decisione che consideriamo inutile e demagogica.

La Fai, che non può tacere sull'obbligo di installare segnalatori non omologati, costosi e per certi versi anche dannosi per quella sicurezza che si vuole in tutti i modi tutelare, ha dunque inteso evitare il rischio che la decisione si estendesse ad altre amministrazioni, come segnalato da diverse nostre associazioni presenti nel Paese.

Queste le ragioni principali.

-La volontà di tutelare la categoria, che non può pagare il costo di scelte demagogico-ambientali attuate a difesa di una categoria definita debole (i ciclisti).

-L'evidenziazione che un automezzo dotato di apparecchi che segnalano la vicinanza di persone, biciclette o motorini nel traffico urbano rischia di generare distrazione nei conducenti. I molteplici bip, bip segnalanti la vicinanza di persone, motorini, biciclette o monopattini nella cabina dell'automezzo non aiutano certo la concentrazione del conducente che finirà per scollegare gli apparati. Quindi inutili, oltre che costosi. Più adeguata invece la decalcomania che avverte il cosiddetto "utente debole" del rischio nel quale incorre se si affianca ad un automezzo pesante. Questa è una scelta sensata che responsabilizza e non discrimina.

Altri sono, a nostro parere alcuni aspetti non valutati che rafforzano la convinzione sulla scarsa utilità della scelta adottata.

Non esistono idonee segnalazioni per chi entra in città. Le delibere del Comune di Milano non è detto che debbano essere conosciute da un conducente estero o da chi proviene da altre province, ad esempio. Le sanzioni possono essere, dunque, impugnate ed annullabili.

La più preoccupante è poi la mancanza di omologazione da parte del ministero competente. Oltre a poter incorrere in sanzioni, per aver installato un elemento non autorizzato, il rischio maggiore è quello di vedersi rifiutare la revisione dell'automezzo che non potrà più circolare. Oltre al costo economico la beffa è tutta a carico dell'autotrasportatore.

La Fai è fortemente impegnata sul tema della sicurezza. Questa non si realizza con le prescrizioni di inutili disposizioni. La sicurezza, sorprende che gli esperti consiglieri del Sindaco non lo abbiano fatto presente, si realizza con normative certe, applicate a tutti gli utenti della strada e supportate da adeguati e costanti controlli.

Emanare disposizioni inefficaci, ed i dati diffusi in questi giorni sembrano confermarlo. L'utilizzo delle biciclette in città è fortemente diminuito ma invece sono incrementati gli incidenti. Quindi così si soddisfa solo l'esigenza demagogico-politica.

La Fai è pronta a supportare chi volesse impugnare eventuali sanzioni ricevute, i propri legali. In tale caso sollevando le questioni di legittimità di fronte ai tribunali amministrativi.

Purtroppo la demagogia nei confronti dei mezzi pesanti, che non circolano per diletto ma per consentire il rifornimento delle merci è spesso utilizzata da amministratori locali o da scelte, il caso Brennero è una eclatante dimostrazione, che genera confusione, quando non addirittura dei sentimenti negativi, nei confronti di una categoria di operatori che, in un recente triste passato, sono stati definiti eroi.

Rispetto dell'ambiente e sicurezza sono per la Fai, che tutela chi opera nel trasporto merci, riferimenti non discutibili. Per questo chiede regole certe ed una politica basata sulla sicurezza, che deve valere per tutti: i ciclisti, motociclisti, automobilisti, che troppo spesso scorrazzano nelle città, come a Milano, sui marciapiedi o in senso vietato senza ricevere le dovute sanzioni. Il motivo? Non esistono controlli adeguati.

La sicurezza, come l'ambiente, sono argomenti seri per lasciarli in mano a certi chiacchieroni demagoghi. Un esempio ci viene dal sindaco di un comune ligure che ha bloccato la circolazione dei mezzi pesanti per generiche ragioni di sicurezza.

Ecco perché le Fai ed i nostri imprenditori su temi così fondamentali debbono impegnarsi. Incominciando già dalle prossime elezioni europee dove se avranno il sopravvento gli eco-ambientalisti le leggi saranno sempre più demagogiche e penalizzanti per la nostra attività.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 11 OTTOBRE 2023

A FIANCO DELL'ITALIA CHE INTENDE FARE.

Come annunciato nella giornata di lunedì, con il Vicepresidente Sergio Piardi e con gli autotrasportatori di Verona, Trento e Alto Adige, la Fai/Conftrasporto è stata presente alle manifestazioni organizzate dal ministero dei trasporti per presentare le iniziative che l'Esecutivo sta portando avanti al fine di riprendere l'infrastrutturazione necessaria allo sviluppo del Paese, interrotta da più di dieci anni.

La Fai/Conftrasporto, non è un mistero, ha da sempre sostenuto l'esigenza di rendere competitivo il sistema produttivo nazionale e la strada è una sola: favorire lo sviluppo dei collegamenti, potenziare le interconnessioni e migliorare l'accessibilità ai nodi fondamentali (porti, interporti, ferrovie, etc). Come riportano i dati del Centro Studi Confcommercio, se l'Italia riuscisse ad avere l'accessibilità della Germania, il PIL incrementerebbe di circa 30 Miliardi/anno.

Restando in tema accessibilità, ulteriori preoccupazioni sorgono rispetto alla questione della permeabilità dell'arco alpino, oggi realmente messa in discussione da politiche dissennate. Da lunedì e per diverse settimane, il Tunnel del Bianco resterà chiuso per lavori di manutenzione mentre l'Austria manterrà le limitazioni assurde e pretestuose all'attraversamento del proprio territorio. In tutti questi anni la Francia ha sempre negato la realizzazione di una seconda canna per il tunnel ed oggi l'Italia ne paga le conseguenze. Tutto questo non è un caso, bensì l'attuazione delle idee contenute nel protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi. Vale forse la pena di ricordare che Fai fu la sola ad avversare quel disegno, in appoggio all'allora ministro delle infrastrutture, Pietro Lunardi, che saggiamente contestava i principi sui quali si basava, riconoscendovi un atto di politica economica che avrebbe penalizzato l'Italia. Scelta solo ambientale, dunque?

Da lunedì e per otto settimane, insomma, la mobilità di più del 40% delle merci in uscita dall'Italia sarà messa a dura prova. A differenza di quanto accade per altri Paesi, infatti, la nostra porta di accesso ai mercati europei sono proprio le Alpi. Non c'è che dire! Una scelta arguta e di prospettiva quella che il governo Amato attuò negli anni passati.

Ora la Fai/Conftrasporto condivide e sostiene pienamente l'azione del Governo che sarebbe in procinto di denunciare l'Austria per violazione del principio fondamentale sul quale si regge l'Unione europea, ossia la libera circolazione delle merci e delle persone, ma i tempi non sono brevi. Dopo la denuncia, la Commissione U.E. avrà tre mesi a disposizione per decidere se intervenire oppure no, trascorsi i quali il Governo italiano potrà, da solo, adire all'Alta Corte di

Giustizia europea. Tenuto conto che nel giugno 2024 si voterà per il rinnovo del Parlamento europeo, il rischio è che passerà diverso tempo prima che si giunga ad un pronunciamento definitivo. Ecco perché la Fai/Conftrasporto insisterà affinché, dopo aver deciso l'azione in sede comunitaria, si attuino anche controlli ai confini per verificare se gli automezzi in ingresso nel nostro Paese siano rispettosi delle regole sulle emissioni, sui tempi di guida, sul cabotaggio, etc. In fondo, il maggior inquinamento della pianura padano-veneta potrebbe anche essere frutto dell'ingresso di automezzi non conformi alle norme ambientali; allo stesso modo, va riconosciuto che anche il tema della sicurezza è un'esigenza primaria per la nostra gente. Questi due principi devono dunque valere per i cittadini del Lombardo-Veneto, come per quelli austriaci.

Quel che è certo, è che la Fai/Conftrasporto non cederà di un passo, sperando che i "succhiatori di ruote", che ad oggi sembrano molto pronti a supportare l'azione del ministro Salvini ma che invece sono stati rapidi a mettersi in prima fila solo per far conoscere la loro esistenza, siano anche per il futuro con noi nel sostenere il lavoro del Governo.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 3 OTTOBRE 2023

LA DEMAGOGIA E L'IGNORANZA IMPERA. NECESSITA CHIAREZZA!

Perché in questa rubrica settimanale, che affronta solitamente aspetti di carattere generale, ripropongo il tema che ho trattato nel Punto? Per tre ordini di ragioni.

La prima perché l'iniziativa del sindaco di Milano rischia di trovare emulatori in altre città. (il sindaco della città di Firenze ha già annunciato l'intenzione di procedere nello stesso modo). La seconda perché non è in alcun modo possibile, a chi tutela gli interessi degli autotrasportatori, consentire che dietro un'iniziativa, presentata come una scelta a tutela dei cittadini e della loro sicurezza, si evidenzi un obiettivo di stampo evidentemente demagogico a sfondo politico, peraltro inefficiente. La Fai non lo può consentire e non rendere evidente quanto la decisione sia inutile, se non praticabile nei fatti, e quindi evidenziare la propria contrarietà nei confronti di un'azione di colpevolizzazione che criminalizza la nostra attività. La terza motivazione è tentare di fornire ragioni tecniche agli "ignoranti", (quelli che ignorano e parlano a vanvera) al fine di indurli a riflettere su un tema fondamentale qual è la sicurezza. Alla stampa e alla politica, infine, per meglio chiarire le ragioni per le quali la Fai nazionale ha deciso di assumere una posizione così decisa su un tema certamente importante.

Innanzitutto è bene ribadire che la Fai è sempre stata, e lo sarà sempre, pronta a sostenere tutte le iniziative che in concreto puntino a migliorare le condizioni di sicurezza. Proprio per questo vuole mettere sull'avviso i cittadini come si stia tornando ai tempi delle "grida manzoniane". L'ordinanza produrrà effetti risibili questo ai cittadini va detto.

Entrando nelle questioni tecniche è bene evidenziare come "L'articolo 72, comma 6, del codice della strada dispone che ogni dispositivo di equipaggiamento dei veicoli in circolazione debba essere specificatamente omologato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. In caso contrario scatta la sanzione di cui al comma 13 dello stesso articolo, del pagamento di una somma da 87 a 344 euro" ed in sede di revisione il veicolo viene rimandato, quindi non potrà circolare.

A proposito è bene citare anche la normativa comunitaria che: "non prevede l'obbligo di particolari dispositivi di segnalazione degli "angoli ciechi", ma con Regolamento (UE) 2019/2144 del 27 novembre 2019, stabilisce che al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada ed evitare decessi e lesioni per ciclisti e pedoni, e per chi circola in strada privo di carrozzeria protettiva," "gli autocarri e gli autobus dovranno essere progettati e costruiti in modo tale che i c.d. "angoli ciechi", così come meglio definiti nella Relazione Tecnica allegata allo stesso regolamento, siano ridotti in maniera considerevole, disponendo in

particolare al comma 5 dell'art. 9 che "I veicoli delle categorie M2, M3 , N2 e N3 (automezzi pesanti di massa complessiva superiore a 3,5 ton.) siano progettati e costruiti in modo da migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida, riducendo al massimo gli angoli morti davanti e al lato del conducente e tenendo conto nel contempo delle specificità delle diverse categorie di veicoli".

In mancanza di tali dispositivi non è più possibile il rilascio dell'omologazione UE dal 6 luglio 2022, mentre dal prossimo 7 luglio 2024, ne sarà vietata l'immatricolazione.

Nulla si prevede per i veicoli già circolanti. Forzatura quindi evidente. O sono incoscienti in Europa o qui si vuole solo fare demagogia.

Questo produce, inoltre, il conseguente rischio che l'impresa di autotrasporto non potrà più far circolare l'automezzo anche in altre zone del paese in quanto privo della necessaria revisione perché, lo ribadisco, gli uffici della MCTC non daranno il "via libera" ad automezzi che hanno installato dispositivi non omologati.

Due considerazioni finali necessitano ancora. "Il dispositivo anti angoli ciechi che emana segnali acustici, in considerazione della frequenza e del volume, disturba fortemente il conducente dei mezzi pesanti e quindi finirà per essere controproducente rispetto alle norme di sicurezza stradale. Occorre poi considerare anche il costo della strumentazione. Una impresa che possiede centinaia di automezzi verrebbe costretta, di fatto a dover installare i dispositivi su tutti, o quasi, gli automezzi, anche quelli che non entrano nel territorio del Comune di Milano. Chi conosce come funziona l'organizzazione e l'attività di una impresa di autotrasporto sa bene che l'affermazione non è così peregrina ed oltretutto graverà notevolmente sui costi dell'impresa.

In conclusione è alla luce di queste considerazioni che la Fai ha deciso di diffidare il Sindaco per poter anche generare i presupposti per la richiesta di danni per una decisione dal sapore solo demagogica, che affronta i temi della sicurezza dei cittadini in modo inefficace e che genera solo danni.

Ancora una volta emerge quanto sulle decisioni di carattere tecnico il coinvolgimento delle rappresentanze degli operatori, non di chi commercializza il prodotto, sia indispensabile.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 27 SETTEMBRE 2023

Ottima ripartenza a Parma per la nostra FAI

Un risultato importante che esalta il lavoro del segretario Generale Carlotta Caponi e di tutti i collaboratori della segreteria FAI si è registrato nella giornata di giovedì u.s. a Parma. La ripresa del confronto diretto è la vera strada per riallacciare i rapporti che, causa il periodo pandemico ed alcune altre vicissitudini, hanno di fatto rallentato il vincolo che deve essere alla base del rapporto associativo. Questo mi pare essere stato il senso del risultato della giornata di confronto.

Per questo da Parma riprenderanno i contatti anche a livello locale con momenti di incontro diretto con gli operatori e le nostre realtà.

Viviamo certamente un momento di difficoltà generato, a livello economico, dalle risorse sprecate per quella scelta sul reddito di cittadinanza che, impostata com'era, ha generato solo costi senza alcun beneficio. Non di meno la scelta del 110% per le ristrutturazioni edilizie, che ha consentito certamente il finanziamento di diversi interventi, per una impostazione folle ha prodotto purtroppo anche un notevole spreco di risorse che oggi appesantiscono il bilancio dello Stato. Il conto che oggi il Paese deve coprire, per le due misure si aggira infatti sui 130/140 Mld di euro.

Gestire il bilancio dello Stato con un peso simile non sarà certamente semplice. Ricordo che nella legge dello Stato sono previste anche le risorse destinate al nostro settore.

Ecco perché, insieme a tanti altri aspetti dobbiamo rilanciare la nostra presenza sui territori cercando di non lasciare senza risposte i nostri imprenditori e per tenerli aggiornati su quello che saranno le decisioni che verranno assunte.

Figura essenziale è ovviamente quella dislocata sul territorio che deve riprendere a rapportarsi con i tanti operatori interessati a trovare dei punti di appoggio seri e preparati.

Intanto la federazione opera sui temi più generali, rafforzando i rapporti con le Istituzioni. Queste saranno in modo inequivocabile più attente se si renderanno conto di doversi confrontare con una realtà strutturata e soprattutto ben supportata dalla categoria e dai territori.

Alcuni risultati su alcune battaglie condotte in sede europea dei risultati iniziano a riscontrarsi. Noi non dobbiamo in alcun modo deflettere e far mancare il sostegno a chi si batte per sconfiggere una folle teoria che, se applicata,

genererebbe danni alle nostre imprese. Abbiamo già anticipato notizie in merito sia al Brennero, che agli Euro7; grazie a deputati della Lega, di Salini (F.I.) e del ministro Salvini, le istanze delle quali la FAI si è fatta portavoce, iniziano ad ottenere risposte.

Venerdì ho dato notizia che si è insediato, per la nuova consiliatura, il ricostituito Cnel. Desidero ricordare ancora a tutti quanto possa essere decisivo questo organismo, previsto dalla Costituzione. Ebbene credo mi sarà consentito rammentare ancora quanto sia importante, per i rapporti con le Istituzioni, anche locali, che le nostre strutture possano evidenziare di appartenere ad una rappresentanza nazionale riconosciuta e presente nel Cnel.

La mia soddisfazione è di essere riuscito (avremmo potuto ottenere forse di più se interessi personali non fossero entrati in gioco e non mi riferisco a realtà del nostro mondo), a portare il mondo del trasporto e della logistica ad ottenere un riconoscimento più coinvolgente. Ma Tant'è! L'insediamento è avvenuto venerdì alla presenza del Presidente della Repubblica, del Senato, della Camera, del Ministro del Lavoro e dell'Economia. Uno degli obiettivi per cui ho lavorato a lungo è stato raggiunto (non per me in quanto ho già rassegnato le dimissioni affinché la Conftrasporto mi sostituisca). Ora ritengo di potermi dedicare a temi più aderenti alla rappresentanza della FAI. L'aspetto importante era il riconoscimento di un mondo, il nostro mondo, come interlocutore legittimo. Così è avvenuto e questo è stato possibile grazie all'intuizione che la dirigenza FAI in tempi passati decise di dar vita alla Conftrasporto, realizzata e sostenuta.

Credo che dia più soddisfazione operare per raggiungere obiettivi generali che per interessi personali. Non sempre così è stato per tutti. Il concetto non è occupare oppure ottenere incarichi ma impegnarsi perché chi ha ricevuto il mandato della rappresentanza abbia ben chiaro il reale valore della stessa. Noi della FAI questo principio ci sforziamo di praticarlo e ritengo che lo si faccia anche bene. Ciò che conta sono la competenza e l'onestà; l'impegno ed il sacrificio.

Da Parma riprende, dunque, il nostro percorso insieme per riuscire a tutelare al meglio la nostra categoria.

Saluti.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 19 SETTEMBRE 2023

Si ricomincia e le difficoltà sono maggiori

Nel presentare il quadro della situazione nel "Punto" di venerdì ho cercato di mettere in fila le maggiori difficoltà che ci troveremo ad affrontare nei prossimi mesi.

Innanzitutto, appare del tutto evidente, siamo entrati pienamente nella campagna elettorale per le elezioni prossime che si terranno in giugno. Un argomento che è stato trattato più volte da me e che non intendo in alcun modo trascurare. La prima regola è tener conto che le "bufale" o le informazioni potranno risentire della necessità di trasmettere messaggi funzionali alle diverse posizioni politiche.

Lo detto e lo ripeto: a giugno se in Europa rimarranno dominanti le teorie dell'exasperato ecologismo non vi saranno scusanti per nessuno. Lasciare ad altri la decisione di scegliere da chi si vorrà essere governato e' l'errore al quale non potremo più rimediare.

Intanto occupiamoci del presente che non sembra avere grandi prospettive. I conti economici del Paese, lo si desume dagli articoli sui giornali non sono certamente brillanti. Due operazioni in particolare, stando ai dati ufficiali peseranno come macigni sulle risorse che l'Esecutivo potrà mettere a disposizione. La prima è come sia stata gestita la misura del 110% (80 Miliardi da coprire) la seconda riguarda invece l'operazione (sconfiggere la povertà) che ha prodotto solo disastri sia dal punto di vista sociale costata anch'essa 30/35 Md.

Si legge oggi sui giornali che la ragioneria aveva ben evidenziato che l'operazione 110% avrebbe prodotto un debito di rilevante portata. Ma non è stata ascoltata. Oggi dobbiamo anche sentirci dire da chi ha creato la condizione di deficit nelle casse dello Stato che le responsabilità sono di altri.

Ora queste risorse mancano nel bilancio dello Stato che stretto dai vincoli europei dovrà contenere il deficit ed individuare le necessarie coperture. Questa è un argomento che ci tocca da vicino. Già alcuni capitoli per interventi destinati all'autotrasporto sono nel mirino.

Qui lo voglio ribadire come già avvenuto nel passato con altri governi. I patti si possono sempre rivedere ma insieme alle parti stipulanti. Le decisioni dall'alto non ci sono mai piaciute e non le accetteremo anche da questo Esecutivo. Se non si comprende che alla base dei rapporti sociali vi deve essere il confronto non si va da nessuna parte.

La giornata di Parma dove quasi 120 imprese e funzionari converranno sarà una prima occasione per un momento di confronto sui temi sopraccennati. Un momento di riflessione ed approfondimento su come si deve muovere la nostra rappresentanza è necessario.

Oltre al piacere di passare delle ore insieme per riflettere dovremo soprattutto rafforzare quello spirito di squadra che ci consentirà di essere propositivi ed in grado di formulare proposte in grado di soddisfare le esigenze delle imprese che rappresentiamo.

Nell'occasione dovremo anche soffermarci su un aspetto che riguarda il potenziamento anche di natura economica della nostra realtà. Nel corso dell'incontro si potranno approfondire e chiarire dubbi, per chi li ha, sull'applicabilità dell'assistenza contrattuale. Credo che il parere che presenteremo dovrebbe superare quelle che, pur se sempre rispettabili, sono interpretazioni che certamente non hanno il medesimo peso di quelli espressi da chi ha avuto responsabilità elevatissime a livello politico nel ministero ed è riconosciuto come uno dei massimi esperti in diritto del lavoro. Questo significa che alibi ispirati da pseudo esperti non devono più essere diffusi. Ovviamente rimane la libertà di ogni realtà di comportarsi come meglio ritiene non sarà produttivo che invece si diffondano dubbi, senza che siano supportati da pareri autorevoli.

Infine, anche se la notizia era stata fornita con una certa affidabilità, venerdì vi sarà l'insediamento del Cnel alla presenza del presidente Mattarella. Oggi è stato pubblicato il DPR. Come tutti sapete uno dei temi che l'organismo costituzionale sarà chiamato a doversi pronunciare con proposte è quello relativo al "salario minimo o giusto" da riconoscere ai lavoratori. La Fai/Conftrasporto, è parte delle 17 rappresentanze delle imprese e quindi potrà giocare la propria parte. Un risultato che riconosce la crescita nella rappresentanza della nostra organizzazione sulla quale da anni abbiamo lavorato come sempre abbiamo operato con spirito di servizio per l'organizzazione. Il soggetto che ci rappresenterà sarà invece deciso dagli organismi.

Qualche giorno ancora e potremo vederci di persona nella bellissima Parma. Ringrazio fin d'ora, gli amici della associazione territoriale per la loro disponibilità e senso di appartenenza. A presto.

Saluti.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 30 AGOSTO 2023

Si ricomincia e già ripartono i guai

Non è certo mia intenzione mettervi di malumore, ma la pausa estiva è ormai agli sgoccioli. Ci avviamo dunque a ripristinare la piena operatività, sebbene in queste settimane, grazie all'impegno di nostri collaboratori, la luce negli uffici di FAI-Conftrasporto non si sia mai spenta. La federazione è stata infatti in grado di rispondere a chiunque si sia trovato ad affrontare delle problematiche, viste le numerose criticità che caratterizzano il periodo che stiamo attraversando.

La soluzione ad alcuni problemi, che ci eravamo impegnati a trovare, sono arrivate e taluni interventi economici, non di nostra competenza diretta, sono stati effettuati. Non voglio certo intonare un peana ai collaboratori della nostra struttura, che non hanno fatto mancare mai il loro impegno, ma evidenziare come questa attitudine al lavoro sia la concreta dimostrazione di un senso di appartenenza evidente. Sarebbe importante che questo valore si estendesse a tutte le componenti della federazione.

Intanto la ripresa ci ha reso evidente quanto il tema della permeabilità dell'arco alpino, della funzionalità del sistema portuale e ferroviario sia per il nostro Paese decisivo. Dobbiamo ahimè dire che ancora una volta avevamo visto lungo? Non servirebbe a molto. L'unica azione da fare è sensibilizzare la gente e la politica su quanto le scelte sbagliate siano prodromo di conseguenze negative.

Riprendo il ritornello che ho avviato già mesi addietro. L'anno prossimo si terranno le elezioni europee e per noi è doveroso coinvolgere e sensibilizzare il più possibile la nostra gente, ribadendo il valore della partecipazione. Non intendo certo attribuire dei meriti alla FAI-Conftrasporto, ma desidero rammentare le forti prese di posizione che, sui temi ambientali, la nostra realtà ha assunto. Intanto un risultato importante - ma non intendo ascriverlo a nostro merito - sono le dimissioni del commissario che è stato ispiratore e nome tutelar della politica ambientalista esasperata di questi anni. L'ambiente va tutelato e difeso ma non a danno di chi ha tanto operato per dare prospettiva alla propria attività.

In questo quadro naturalmente rientrano anche le posizioni assunte sul tema dell'attraversamento delle Alpi. Qui il riferimento ai rapporti con l'Austria è abbastanza evidente. Se qualcuno volesse togliersi la curiosità per avere conferme potrebbe sfogliare i libri del passato per rendersene conto. Si potrà osservare come ed in quale misura la nostra Federazione, su tale aspetto, si sia dedicata a tutelare gli interessi della libertà della circolazione, valore fondante dell'atto costitutivo europeo.

Per i più desiderosi di informarsi voglio ricordare come l'inizio della battaglia, derubricata da altri come atto di politica politicante, iniziò quando il governo Amato ed il ministro Bersani accettarono la Convenzione delle Alpi ed in particolare il Protocollo trasporti. Allora, qualcuno ci tacciava di voler fare della politica; era invece la consapevolezza di cosa si sarebbe innescato. Il rischio di ridurre la competitività delle nostre merci, impendendo loro di arrivare sui mercati europei. Oggi, sia per l'atteggiamento inconcludente dei ministri dei trasporti nazionali sia per il disinteresse delle Autorità comunitarie, siamo arrivati al dunque. Purtroppo, nel peggiore dei modi ed in una situazione drammatica, ma il tutto era prevedibile e noi lo avevamo detto.

Dopo tanti ministri chiacchieroni ed inconcludenti, oggi grazie all'impegno dell'attuale ministro Salvini (che ha dato una svolta alla vicenda, coinvolgendo il ministro tedesco) la posizione dell'Austria sarà oggetto di una verifica di compatibilità (non lo è assolutamente) da parte della Commissione europea, che dovrebbe aprire procedura di infrazione contro il governo austriaco. Staremo a vedere con grande attenzione. Oggi ancor di più per il troppo evidente motivo che, per altre ragioni di sicurezza e manutenzione, le merci trasformate o prodotte in Italia faticano a raggiungere i mercati europei.

Questa è una battaglia decisiva per la nostra economia e per le attività di trasporto. Statene certi che non sarà la Fai a fare passi indietro. Ma abbiamo la necessità di sentirci un corpo unico per essere decisivi.

Mi fermo qui perché altri temi, sebbene importanti, verranno affrontati prossimamente.

Intanto auguro un buon rientro a tutti ricordandovi che la "FAI È QUELLA CHE FA". Noi ci siamo! Buon lavoro.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 26 LUGLIO 2023

Sta per iniziare il periodo feriale, momento in cui le attività produttive rallentano per consentire alle persone, che durante l'anno hanno lavorato intensamente, di godersi un po' di meritato riposo. Non sarà così per tutti ed i nostri uffici resteranno, anche se in misura ridotta, a disposizione. La nostra categoria, infatti, è tra le poche che non conoscono battute d'arresto e, anche in piena estate, opera per garantire i necessari rifornimenti alla comunità.

Come osservato nelle ultime riunioni, alla ripresa avremo diversi argomenti da affrontare, tra i quali l'organizzazione della giornata di studio dedicata ad alcuni temi di estrema rilevanza per il nostro mondo, individuati d'intesa con i vicepresidenti ed illustrati nel corso dell'ultimo Consiglio.

Nel frattempo, l'attività della federazione non si è fermata e l'azione di sensibilizzazione sui temi del settore nei confronti delle competenti Autorità proseguono.

Ieri a Roma, presenti il presidente di Conftrasporto e per la Fai il vicepresidente Piardi, il ministro Salvini ha illustrato le iniziative assunte e quelle che si avvieranno sul tema delle infrastrutture. Certamente, dopo una fase molto lunga segnata dall'ideologia del "non fare", è di grande importanza che il ministro dei trasporti riavvi iniziative sui temi lasciati irresponsabilmente nel dormitorio, come appunto quelle che interessano le infrastrutture. Noi siamo sempre stati a fianco della ripresa di tali progetti e riconfermiamo il nostro pieno sostegno.

Ciò nonostante, seri e problematici aspetti rimangono aperti e non vengono affrontati. Questo è un errore di cui si rischia di pagare le conseguenze. Sapere che gli accordi raggiunti prevedono stanziamenti per le imprese e che tuttavia, per incomprensioni a livello burocratico, l'erogazione delle risorse viene costantemente rinviata, è un segnale che non produce positività. La decisione dei trasportatori siciliani di organizzare un fermo per la mancata messa a disposizione dei contributi per le autostrade del mare, ne è un esempio. Ma lo sono ancor di più le mancate risposte sul tavolo delle regole e su altri argomenti, più volte evidenziati.

Non ci si meravigli se in autunno le federazioni aderenti all'Unatras saranno costrette ad assumere provvedimenti. La fase politica in atto continua a suscitare perplessità. Tra chi annuncia scioperi per una finanziaria che non è ancora stata presentata; chi chiede la cassa integrazione per gli autotrasportatori, causa l'eccessivo caldo, e chi non discute le regole in materia di esercizio della professione, intervenendo sia sulla capacità finanziaria che sulla possibilità del noleggio (cito solo queste a titolo di esempio), non aiuta a rendere più rispondente

alle esigenze del settore le risposte fornite. Lo abbiamo evidenziato più volte: o si ricostruisce un confronto a livello politico duraturo nel tempo oppure il rischio che monti il malcontento diventa sempre più concreto.

Non vorrei che si pensasse che da parte nostra vi sia incomprendimento rispetto ai tanti problemi, tra questi la carenza di organico adeguato, che i responsabili del dicastero sono chiamati ad affrontare. Tutt'altro. Ma continuando a negare un confronto costante, si rischia che insorga l'elemento dirompente.

L'altro giorno, in una intervista radiofonica sul tema del salario minimo o più ricco (uso l'espressione del vicepresidente del Consiglio Tajani) - argomento che va affrontato non con demagogia ma con grande attenzione per gli aspetti che può introdurre - ho lanciato l'idea di intervenire per il personale viaggiante estendendo la soglia di esenzione sulle indennità di trasferta, ferma da almeno trent'anni. Questa semplice misura, si tradurrebbe immediatamente in minor costo per le imprese e più salario netto nelle tasche degli autisti. Un tema che andrebbe approfondito ma anche in questo caso riemerge l'esigenza di confronto.

Così come anche i protocolli di sicurezza per il caldo sollevano il problema dei tempi di attesa al carico ed allo scarico delle merci. Anche in questo caso, le norme esistono ma non sono applicate. Certamente, un autista costretto a rimanere in cabina sotto il sole, può subire ripercussioni sul fisico e quindi sul modo di guidare. Quindi si intervenga.

Evito di entrare nel merito di come il Comune di Milano stia affrontando il tema "dell'angolo cieco", mi limito ad osservare che un'iniziativa di tale portata non può essere lasciata ad un amministratore locale, pur se di una metropoli importante. L'effetto emulativo è sempre in attesa di scatenarsi. Anche in questo caso i "reprobi" rischiano di essere sempre gli autotrasportatori. Se si discute del codice della strada e di sicurezza come non coinvolgere le rappresentanze di un settore così presente sulle strade? Le revisioni, i tempi di pagamento dei tempi di attesa, come ho detto appena sopra, tanto per citare alcuni argomenti, non impattano sulla sicurezza? È in condizioni ottimali un conducente che rimane ore in attesa del carico e dello scarico sotto il sole? Sono riflessioni che rivolgo a tutti per comprendere quanto sia determinante che la nostra Fai riesca a riprendere le fila dei troppi argomenti lasciati irrisolti.

Ci vedremo a settembre. Auguri a tutti!

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 19 LUGLIO 2023

SICUREZZA: BASTA CHIACCHIERE, APPLICHIAMO LE NORME CHE ESISTONO

In questi ultimi tempi registriamo, quasi giornalmente, incidenti che vedono coinvolti i mezzi pesanti. Non è ancora partita la “caccia all’untore”, solitamente messa in scena dai certi gazzettieri per riempire le cronache dei giornali, ma con la pausa estiva torneranno in auge. Ovviamente anche questa abitudine è riconducibile al dilagare di un certo modo di fare informazione, che mira unicamente a sollecitare l’emotività del lettore, rinunciando del tutto ad indagare a fondo le cause che sono all’origine degli episodi incriminati. L’importante è riempire le pagine e trasformare delle tragiche notizie, che riguardano anche la perdita di vite umane, in un fatto di cronaca.

Approfondire le ragioni? Troppa fatica! Eppure, nel prendere a riferimento gli ultimi episodi che vedono coinvolti dei mezzi pesanti, sarebbe giusto riflettere su alcuni argomenti che forse meriterebbero una diversa attenzione da parte di chi sta lavorando, giustamente, per apportare modifiche al Codice della strada.

Esaminando l’ultimo incidente, in ordine di tempo, occorso nella giornata di lunedì sulla A 8 dove un mezzo pesante ha invaso la corsia opposta, emergono alcune considerazioni in base a quanto si legge sui giornali. Lo sbandamento sarebbe stato provocato dallo scoppio di uno pneumatico. Pertanto, la prima domanda dalla quale partire è sulle condizioni della gomma: era forse ricoperta? La seconda, altrettanto importante, riguarda le condizioni del conducente: aveva effettuato le ore di riposo previste? Quali disposizioni aveva ricevuto per la consegna delle merci? Infine, sarebbe doveroso interrogarsi sulle condizioni generali del mezzo: la revisione era stata effettuata nei tempi previsti? (Dubbio legittimo, viste le carenze più volte segnalate ed ancora non risolte, per quanto riguarda la revisione dei mezzi pesanti). A tutte queste domande dovrebbe essere fornita una risposta chiara, prima di poter dare un giudizio sull’accaduto.

Questo ed altri incidenti rilanciano l’esigenza, più volte segnalata, del coinvolgimento delle Autorità alle quali leggi molto chiare demandano precise responsabilità. Il Dlgs 286 ed il codice della strada prevedono che, in caso di incidenti con decessi o feriti gravi, si verifichino le responsabilità di tutti gli attori della filiera, ivi compresi i committenti. Quante ne sono state effettuate finora?

Sarebbe interessante che il ministro faccia compiere una verifica sul rispetto del disposto di legge, così come sarebbe forse il caso, in sede di modifica del codice della strada, prevedere la ripresa dei controlli su strada, da effettuarsi con i C.M.R. dislocati almeno in ogni Regione (il cui costo verrebbe coperto abbondantemente dalle entrate incassate per le violazioni commesse). Rispetto norme di sicurezza,

tempi di guida, cabotaggio irregolare, stato degli automezzi, inquinamento: sarebbe queste tutte verifiche di grande utilità.

Vi è tuttavia un ulteriore elemento che riguarda il rispetto delle norme che regolamentano i tempi di pagamento e di sosta, anch'esse mai - o poco, per essere generosi - applicate, sebbene rilevanti per la sicurezza stradale. Proprio in questi giorni il ministero dell'Economia ha emesso un comunicato, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, con il saggio di interesse nel caso di ritardato pagamento, previsto dal comma 13 dell'articolo 83 bis della legge n. 133/2008, viene portato al 12%. A questo si aggiunge il mancato rispetto sui tempi di attesa al carico o allo scarico che si riflette sull'attività di guida, in termini di sicurezza. Se le norme non sono ritenute efficaci si abbia il coraggio diassarle; altrimenti si applichino.

All'estero, assumo ad esempio il settore delle merci pericolose (chimico, petrolifero, etc), la committenza in modo responsabile è molto attenta al rispetto di tali disposizioni e ciò si riflette sull'attività dei conducenti.

La modifica del Codice della Strada potrebbe anche fornire l'occasione per risolvere, una volta per tutte, la questione ART. A tale proposito è bene ricordare come invece fu proprio un'interpretazione normativa a dir poco fantasiosa, che ha obbligato le imprese di autotrasporto a riconoscere, senza vi sia alcun nesso con la legge istitutiva della citata Autorità, un contributo. L'emendamento venne introdotto in conversione del decreto relativo al Ponte di Genova, trovando l'assenso del Governo in carica, che nulla ebbe da eccepire in merito all'incoerenza con il testo in discussione. Chissà perché? È però un ulteriore fatto che dimostra come a volte la volontà politica può operare nell'interesse di qualche realtà. Non è forse giunto, allora, il momento di eliminare una gabella che colpisce l'attività delle imprese di autotrasporto?

Staremo a vedere. Tuttavia, se questi temi non dovessero essere affrontati adeguatamente, chi ne è responsabile sarà chiamato a rispondere delle sue omissioni. Fai/Conftrasporto non demorderà.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 12 LUGLIO 2023

LE INTENZIONI SONO IN LINEA CON LE ASPETTATIVE MA DEVONO DIVENIRE OPERATIVE

Non v'è ombra di dubbio che di carne al fuoco ve ne sia parecchia. Disegni di legge, interventi in sede europea, modifiche al codice della strada: tutte iniziative concrete che accolgono le proposte delle federazioni dell'autotrasporto.

È tuttavia dirimente che si accelerino i tempi con cui i provvedimenti saranno resi operativi. Non v'è alcun dubbio, ad esempio, che gli stanziamenti per mare-bonus e ferro-bonus siano importanti, ma la domanda che giunge dalle imprese e dai territori (in particolare dalla Sicilia) è: quando saranno concretamente disponibili gli incentivi?

Condividiamo le proposte di modifica del Codice della strada. Purtroppo, se le risorse per le indispensabili misure non vengono messe a disposizione degli operatori, le imprese non sentono gli effetti di tali benefici. Se si introducono nuove e più severe normative sulla sicurezza stradale e poi non si immagina una seria politica dei controlli, siamo nel campo degli annunci. Certamente positivi, ma sempre annunci. A tale proposito mi corre l'obbligo di rilanciare la rimessa in circolazione dei C.M.R. che tanto contribuirono ai controlli su strada dei mezzi pesanti. Gli introiti delle sanzioni superarono i costi sostenuti, quindi perché non replicare quell'esperienza?

Che il Governo abbia recepito la direttiva comunitaria che consente alle imprese di trasporto di poter utilizzare automezzi di altri paesi europei (una sorta di liberalizzazione) è senz'altro positivo, ma non prevedere, qualora il noleggio abbia come oggetto un veicolo a motore, che questo debba essere un euro 6, significa smentire ogni intenzione annunciata sugli impegni a favore dell'ambiente. Diventa abbastanza evidente che senza un limite, possibile per la direttiva, sulla classe dell'autoveicolo a motore ci troveremo invasi da vetusti ruderi che, oltre ad incrementare i valori di inquinamento dell'aria, favoriranno insicurezza ed episodi di concorrenza sleale.

Potrei citare altre questioni ma mi limito a quella più importante, a mio giudizio determinante. Se non si istituirà un momento di confronto a livello politico tra ministero ed associazioni responsabili si rischieranno incomprensioni e si darà spazio a personaggi che, pur di dimostrare la loro esistenza, finiranno per

sobillare la categoria in difficoltà e far montare l'insoddisfazione per la mancata attuazione di provvedimenti concordati. Cose già avvenute.

La politica non può e non deve basarsi solo sugli annunci di iniziative. Anche se queste sono condivisibili, la dilazione dell'entrata in vigore delle misure promesse, a lungo termine fa crescere elementi di sfiducia sui quali, come dicevo prima, giocano i mestatori.

È pur vero che, in questo frangente, l'Esecutivo è chiamato ad affrontare temi complessi, da troppo tempo lasciati irrisolti, ma la mancata concretizzazione degli impegni alla fine alimenta solo sentimenti di sfiducia.

Fai/Conftrasporto proporrà, entro le prossime settimane un confronto con le federazioni dell'Unatras, al fine di definire un percorso unitario che produca l'avvio di risultati che su diversi temi la categoria attende.

Sarebbe molto opportuno che le iniziative già annunciate divengano realtà. Un esempio per tutti, il tavolo delle regole.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 5 LUGLIO 2023

LA TRANSIZIONE ECOLOGICA NON SMANTELLI L'ECONOMIA

Quante volte noi della Fai/Conftrasporto abbiamo evidenziato il sacrosanto principio che, pur nella necessità che nessuno nega, di operare per garantire il rispetto ambientale, questo debba assolutamente potersi coniugare con i problemi dell'economia e con le istanze sociali? Speriamo che anche il ministro Pichetto Fratin sia di questo avviso.

Durante i precedenti Governi non si è mai sentita una determinata difesa di un principio, almeno per noi, assolutamente non negoziabile. Oggi registriamo con piacere che il premier Giorgia Meloni lo ha rilanciato nel corso del Suo intervento all'assemblea di Assolombarda, dando la linea del Suo governo.

Il principio comincia dunque a farsi strada nella politica nazionale. Lo evidenziamo con particolare piacere in quanto ci piace collegarlo con l'azione che il Ministro Salvini, sia sulla delicata vicenda Brennero che sul tema della infrastrutturazione del Paese, elemento necessario per rilanciare l'economia nazionale, sta con determinazione portando avanti.

La Fai/Conftrasporto più volte ha evidenziato quanto per il sistema produttivo sia essenziale una logistica adeguata ed europea. Quanto il tema dei collegamenti, delle interconnessioni delle attività portuali e delle, ferroviarie, in una parola il tema dell'accessibilità sia essenziale e vincente per un'economia che vuole poter competere in Europa.

Ora siamo certamente sulla buona strada ma occorre andare avanti senza mai sottovalutare l'importanza di un comparto come l'autotrasporto per un Paese come il nostro. Qui torniamo alla necessità che da parte di chi governa si dia grande attenzione all'attività di autotrasporto. È bene rammentare l'apologo di Menenio Agrippa, con cui fece comprendere ai plebei che si erano ritirati sul Monte sacro, che con la loro protesta si sarebbe generata la rovina dei loro oppressori ma contemporaneamente anche quella di loro stessi.

Ebbene voglio, non certamente perché ne esiste la necessità in quanto ben conosco i convincimenti dei gruppi dirigenti che con grande spirito di sacrificio hanno consentito che Conftrasporto divenisse l'unica vera rappresentanza di un sistema, evidenziare al Governo l'importanza di trovare risposte ai tanti problemi del sistema logistico, senza mai pensare di sottovalutare qualche componente. Le merci sono competitive, e di conseguenza lo è il sistema economico che le

produce, se funziona l'intero mondo della logistica. Basta che uno di questi soffra e si senta ai margini che le ricadute coinvolgono tutti. Particolarmente l'autotrasporto che, non lo si dimentichi mai, garantisce la movimentazione di circa il 75/80% delle merci.

Bene, quindi, le posizioni e la consapevolezza del Presidente Giorgia Meloni e di Matteo Salvini che stanno, ritengo di poter affermare con convinzione, facendosi portatori degli interessi del sistema logistico nazionale e quindi, non come sostiene l'On.le Bonelli, per una campagna contro clima e futuro, ma dell'intera nostra economia.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 28 GIUGNO 2023

LE INEFFICIENZE BUROCRATICHE NON RITARDINO LA SPENDIBILITA' DEL FERRO BONUS

Siamo veramente al paradosso. L'Unione europea, grazie alle pressioni che il Governo italiano su spinta delle federazioni dell'autotrasporto ha effettuato in sede comunitaria, ha riconosciuto la compatibilità degli incentivi pubblici per stimolare il ricorso all'utilizzo del trasporto combinato. Eppure nulla si muove!

La Fai/Conftrasporto in particolare ha riconosciuto questo risultato alla determinazione del Ministro dei Trasporti. Ora i provvedimenti vanno attuati. Così come non va dimenticato che i bonus sono incentivi previsti (sia per il combinato marittimo che ferroviario) per l'operatore dell'autotrasporto.

Non vorremmo che la mancata emanazione dei decreti attuativi fosse il tentativo di un'azione tendente ad introdurre concetti diversi sui destinatari dell'intervento. Questo tema è stato più volte oggetto del serrato confronto in sede ministeriale da parte delle federazioni componenti l'Unatras. Nessun mutamento potrà, dunque realizzarsi. Sarebbe venir meno ad impegni precisi assunti.

In questo momento storico, in cui i temi ambientali sono all'ordine del giorno e l'intermodalità viene presentata come lo strumento principale per l'abbattimento delle emissioni del trasporto, è davvero difficile comprendere le ragioni di un simile ritardo. È vero, occorre riconoscere che la dotazione del personale burocratico è purtroppo numericamente troppo esigua (questo non aiuta) ma le associazioni interessate hanno più volte dichiarato la propria disponibilità a supportare chi per istituto deve predisporre gli atti esecutivi. L'importante è fare in fretta.

L'insufficienza del personale addetto è un problema di vecchia data che ha un preciso responsabile. Basta riavvolgere il nastro e risalire a chi ha gestito politicamente l'incarico di responsabile dei trasporti per individuare il sostenitore di teorie che hanno prodotto la destrutturazione del personale tecnico del dicastero. È bene coltivare il ricordo anche per non incorrere nell'errore di attribuire responsabilità a chi non ne ha.

Domandiamoci da quanto tempo le federazioni responsabili dell'autotrasporto stanno insistendo sul fronte dell'organizzazione degli uffici territoriali delle motorizzazioni, sulla questione del Brennero e non da ultimo sul tema delle regole per la sicurezza stradale e sociale (tanto per citare qualche esempio). È vero che

abbiamo vissuto dei momenti drammatici dovuti alla pandemia prima e alla crisi energetica poi, ma è altrettanto vero che non si può continuare a registrare incidenti gravi sulle strade che vedono coinvolti mezzi pesanti e nel contempo apprendere di iniziative della magistratura o della Guardia di Finanza nei confronti di realtà che attuano (così sembrerebbe ma occorre in ogni caso attendere le risultanze delle indagini) comportamenti di sfruttamento che, oltre a danneggiare le entrate dello Stato, inducono i conducenti a comportamenti non in linea con le norme di sicurezza.

Non dimentichiamoci mai che le regole esistono e vanno applicate. Giusti i cambiamenti ma se si prosegue nella emanazione di normative più stringenti senza prevedere controlli adeguati, i risultati attesi rischiano di non esserci. Fai/Conftrasporto da sempre si batte per il rispetto delle regole e rafforzerà ancor più questa linea nel prossimo futuro. Questi sono alcuni temi su cui vorremmo confrontarci con l'Esecutivo.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 7 GIUGNO 2023

IL CASO BRENNERO, LA LIBERTÀ DI CIRCOLAZIONE ED IL PNRR

Vorrei evidenziare tre argomenti di vitale importanza che potrebbero, se seguiti con attenzione, produrre miglioramenti per le attività di trasporto.

Iniziamo dall'annosa vicenda del Brennero, che è stata portata nuovamente alla ribalta della cronaca nell'ultimo fine settimana, al termine del Consiglio dei ministri dei trasporti europei. La posizione espressa in quella sede sia dal Ministro Salvini che dal suo omologo tedesco, ha dimostrato quanto non sia più rinviabile l'assunzione di provvedimenti da parte della Commissione UE sul tema. Insomma, è il caso di affermare che qualcosa si muove e che l'azione di informazione, pressione e sensibilizzazione che Fai/Conftrasporto da tempo sta conducendo, con la caparbia necessaria, inizia a produrre risultati. Dopo anni di chiacchiere e lettere che non hanno portato ad alcun passo in avanti, la forte posizione assunta dal ministro italiano e tedesco, che hanno insieme denunciato il sopruso che da tempo Vienna perpetra ai danni delle altre economie europee, ha "costretto" di fatto la Commissaria Adina Valean a rompere gli indugi. E si badi bene che qui non si tratta di trovare un accordo tra il Governo austriaco e quello italiano, come blandamente auspicato dalla Commissaria ai trasporti, bensì di dare applicazione in modo definitivo e perentorio ad uno dei principi costitutivi della Comunità europea: la libertà di circolazione delle merci. Il commissario europeo non può assumere il ruolo di Ponzio Pilato. Ha un ruolo politico importante e lo deve esercitare.

L'azione che Fai/Conftrasporto ha sostenuto e non cesserà di sostenere ha visto anche la condivisione della stessa IRU, organizzazione mondiale dei trasporti, che ha condiviso la posizione italo-tedesca, attraverso un comunicato stampa diffuso nella giornata di lunedì 5 giugno.

Le immagini trasmesse dalle televisioni nazionali nel weekend hanno supportato le nostre affermazioni e dato slancio alle nostre iniziative. Gli italiani e gli ambientalisti sinceri hanno potuto constatare quanto danno all'ambiente determina la decisione del governo austriaco. I mezzi fermi, le colonne di 50 km sul lato tedesco ed altrettanti su quello italiano, lo dimostrano. E nel modo più evidente attestano il principio che quando gli automezzi sono costretti a procedere a passo d'uomo, il grado di inquinamento si innalza. Questo smentisce

l'assunto che i divieti servano a preservare la qualità dell'aria nel Tirolo, anche perché, se così fosse, non vi è ragione per cui gli automezzi austriaci dovrebbero essere esentati dai divieti, come invece sono.

Libertà di circolazione e infrastrutture adeguate sono la vera risposta alle emissioni inquinanti, non certo i divieti mirati che minano la capacità di competere di una economia periferica come quella italiana.

Proprio per quanto riguarda le Infrastrutture, il PNRR è uno strumento chiave che il Governo in carica sta gestendo nella speranza di recuperare i ritardi accumulati negli anni. Ne accenno uno rilevante.

Il 31 dicembre 2023 devono essere concluse tutte le opere del programma supportato dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020. Il primo impegno è cercare di ridurre il danno dell'inedia di governi ricattati da una politica ambientale dannosa. Le assicurazioni che i ministri precedenti rilasciavano stanno emergendo come la spazzatura sotto la neve, che quando si scioglie, diventa visibile. I programmi operativi regionali lo provano e dimostrano come la spesa realizzata sia stata appena il 6% di quella prevista! Dal 2014 al 2019 dei 54 Miliardi assegnati ne sono stati utilizzati concretamente solo 6. È quindi molto probabile che le risorse in avanzo andranno perse. Non ci resta che esprimere le nostre più vive congratulazioni ai "chiacchieroni nulla facenti" di ieri che oggi lanciano accuse a chi sta operando per salvare il salvabile, sempre se sarà possibile, di ritardi ed inefficienze?

Ritengo basti questo esempio per evidenziare come, anziché perdere tempo su aspetti filosofico-ambientali sulla CO2 (l'Europa partecipa per l'8% alla produzione mondiale), ci si dovrebbe tutti concentrare su come agire per dotare il Paese di sistemi operativi ed infrastrutture che sono la vera e più adeguata risposta alle esigenze sopradette di competitività e di rispetto ambientale, che si realizza con la politica del fare e non con i divieti ideologici.

Paolo Uggè

RUOTE DITALIA 31/05/2023

IMPEGNAMOCI PER DEPOTENZIARE IL CATASTROFISMO AMBIENTALISTA

Quello della sostenibilità è stato un tema dominante nel corso dell'assemblea che la Fai ha tenuto a Taormina per celebrare i 60 anni dalla propria costituzione. E questo certamente non perché le imprese del trasporto, lì riunite, fossero contrarie ad una politica ambientale, anzi sono convinte che le giuste scelte in tale direzione possano essere di grande aiuto per la crescita delle loro attività.

Per una miglior tutela dell'ambiente, tuttavia, occorre tenere a mente che al centro delle scelte politiche deve esserci sempre l'uomo. Ecco, dunque, la richiesta che la Fai/Conftrasporto da Taormina, di fronte a più di trecento imprese e alla gradita presenza del ministro Salvini, ha voluto rilanciare e rafforzare. Sì alle misure che tutelano l'ambiente; no a scelte demagogiche che mettano in secondo piano le esigenze dell'uomo, delle imprese e in generale dell'economia. Senza questi punti di riferimento, le imprese rischiano chiusure in Italia ma anche in Europa, generando povertà, perdita di posti di lavoro e delocalizzazioni nei Paesi dove le regole non esistono.

Quello che non si riesce a comprendere, o forse si intuisce molto bene, è la tendenza a non voler considerare aspetti che, sebbene evidenti, non sono portati all'attenzione della gente nei commenti e dibattiti a proposito dei cambiamenti climatici.

Alcuni esempi lo dimostrano. Basta riavvolgere la pellicola del tempo per rendersi conto di come, purtroppo, siano occorse sciagure naturali di grande portata. Il Belice, il Vajont, Genova, Sarno, la Campania, sono tutti tragici eventi che nel tempo abbiamo subito, per restare in Italia. Basterebbe ricordare ai mujaheddin che ci ammorbano con le loro teorie fondamentaliste sull'ambiente, che nel 1700 sulla Laguna veneta ma anche sul Tamigi a Londra si pattinava e che addirittura attraverso le Alpi si transitava. Basti pensare che Annibale entrò in Italia con gli elefanti (che non sembrano essere provetti sciatori). I cambiamenti climatici, dunque, sembrerebbero esservi sempre stati. Ed allora non esistevano i motori endotermici.

La scelta del tutto elettrico pone già grandi interrogativi ai quali non si forniscono risposte. In questi giorni è balzato alla ribalta della cronaca che le autovetture ad alimentazione elettrica nelle zone della Romagna colpite da una alluvione devastante debbono restare ferme per diversi giorni. Come conciliare le esigenze

delle vetture ad alimentazione elettrica con tali situazioni? E per i mezzi pesanti? Appare strano, anche se reale, ma su tali aspetti si preferisce tacere, oppure tacciare chi solleva delle perplessità di essere un pericoloso oscurantista. Sta di fatto che questi fattori non vengono in alcun modo evidenziati e le pressioni dei media e delle pubblicità, in favore dell'elettrico, ci assillano costantemente.

Ecco perché il mondo dell'autotrasporto chiede con forza che la politica tenga in considerazione quello che più di 1600 scienziati, tra i quali Zichichi, Rubbia, Prodi, Battaglia hanno voluto evidenziare in una petizione all'Onu. Non favoriamo l'azione demagogica di chi porta avanti ipotesi che - forse sarà una coincidenza? - Sembrano favorire interessi di alcuni gruppi finanziari. Un ulteriore elemento sarebbe da assumere a riferimento e riguarda la percentuale degli esperti favorevoli alle teorie del cambiamento climatico.

In un rapporto del 2021, molto citato sui social, si dice che il 99% dei ricercatori individua l'uomo come la vera causa del riscaldamento climatico. Parrebbe invece che la cifra reale sarebbe di circa il 33%. Come si arriva al 99%? Ai veri sostenitori di questa teoria verrebbero aggiunti coloro che non si sarebbero pronunciati. Tutto da verificare ovviamente ma da non sottovalutare.

Il rischio è di ripetere l'errore di quanto verificatosi con il No al nucleare che ha prodotto successivamente danni economici al nostro Paese, di cui ancor oggi paghiamo lo scotto.

La strada per risollevarne un'economia in difficoltà passa attraverso politiche serie di infrastrutturazione, della logistica e dei trasporti, rispettose dell'ambiente, secondo principi universali di neutralità tecnologica e prevedendo tempi adeguati. Nel PNRR il ministro ed anche lo stesso presidente del Consiglio non hanno pensato invece ad interventi che destinassero risorse per le infrastrutture stradali. Basta leggere alcuni dei progetti proposti nel PNRR per rabbrivire. Finanziamenti per piste ciclabili, campi da golf, stadi di calcio. Pura follia!

Di questi temi si è molto parlato a Taormina, perché il futuro delle imprese della logistica sarà coinvolto da questi sviluppi. No alla politica dei divieti ideologici, sì alle scelte rispettose dell'ambiente, dell'uomo, della sicurezza e delle regole valide per tutti.

L'appello che è stato condiviso e fatto proprio dai presenti è quello di impegnarsi, sin da ora, affinché le prossime elezioni europee vedano le imprese del trasporto e della logistica schierate a sostegno di quelle forze che non perseguono ideologie

a prescindere, anche se rischiano di realizzare un mondo meno libero e schiavo di pochi.

L'appuntamento sul quale concentrarsi saranno le prossime elezioni europee. Se prevarranno le idee di chi si fa scudo dei temi ambientali per lucro, per le nostre imprese i tempi diverranno ancor più problematici.

Ecco perché la Fai sosterrà fin da oggi il tema della libertà di intraprendere nel pieno e giusto rispetto delle istanze ambientali che, ripeto, debbono avere come elemento centrale la salvaguardia dell'uomo.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 24 MAGGIO 2023

LA POLITICA OTTUSA DEI NO È LA CAUSA DELLE DISGRAZIE AMBIENTALI

Innanzitutto, a nome di tutta la Conftrasporto mi sento di esprimere la massima solidarietà possibile alle popolazioni coinvolte dalla terribile alluvione che ha interessato in particolare il territorio della Romagna; una tragedia che ha travolto persone, cose ed imprese, forse lasciate senza una adeguata azione di prevenzione.

Sono convinto che, se pervenisse una proposta per devolvere alla ricostruzione una parte delle risorse destinate all'autotrasporto, il nostro mondo non si sottrarrebbe a rinunce, purché siano con certezza indirizzate a ristorare persone ed imprese colpite.

Certo sarà necessario il coinvolgimento diretto degli interessati, al fine di garantire che le “rinunce” non servano ad iniziative demagogiche, come quelle che hanno portato ad investire risorse per realizzare piste ciclabili, con il conseguente abbattimento di alberi. Piuttosto, si dovrebbe stare attenti rispetto a queste politiche “modaiole” che, in nome della mobilità a 2 ruote e dell’abbattimento delle emissioni, talvolta mettono in secondo piano aspetti legati alla sicurezza (basti pensare alla totale mancanza di regole con cui i ciclisti si muovono in città).

Purtroppo, la politica dei no a prescindere sembra trovare sempre più spazi nelle scelte politiche. I troppi “no” alle infrastrutture, ad interventi destinati ad impedire che eventi violenti e imprevedibili di natura atmosferica possano devastare intere zone colpendo cittadini incolpevoli, non trovano sempre e dappertutto risposte adeguate e preventive.

Non utilizzare o utilizzare male le risorse destinate ad opere utili al contenimento di eventi naturali oppure a realizzare infrastrutture necessarie, è un malvezzo frutto di una concezione dannosa che viene esaltata dalla demagogia, ma che non trova in illustri esperti (le esternazioni di Romano Prodi e del di Lui fratello Franco, di Battaglia Franco e di almeno 1.500 altri esperti) alcuna condivisione. Molto più semplice ignorarne i pareri, o peggio, tacitarli come negazionisti climatici. Comportamento aprioristico, vergognoso e solo figlio di una cultura discriminatoria e poco disponibile al confronto.

Sembra ormai di moda, anche a livello comunitario, questo andazzo. La dice lunga la pervicacia con la quale si tende ad ostacolare i motori endotermici, oppure la proposta di introdurre un nuovo standard “Euro 7” per i veicoli pesanti, senza mai

porsi la domanda di quali conseguenze si abatteranno sui bilanci aziendali. Certamente vi sarà chi godrà i benefici di tali scelte, anche se è tutto da verificare se i vantaggi si estenderanno all'ambiente, ai cittadini oppure ai titolari di imprese che rischiano di subire le conseguenze di quelle politiche.

È assurdo che scelte che impattano con le attività ed il tenore di vita di tante persone, possano essere affrontate con il piglio di una guerra santa e con le ideologie preconcepite.

Queste evoluzioni dovrebbero essere considerate da coloro che operano nelle attività di logistica e trasporti ed ecco perché è bene che il prossimo appuntamento elettorale europeo (giugno 2024) sia vissuto come la battaglia per la sopravvivenza delle attività di trasporto. Niente contro iniziative a favore dell'ambiente, ma rispetto assoluto del principio della neutralità delle fonti energetiche e particolare attenzione alle conseguenze che interventi non calibrati adeguatamente possono produrre sul fronte socio-economico.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 17 MAGGIO 2023

LE INFRASTRUTTURE SONO IL NOSTRO FUTURO, PERCHÉ NEGARLO?

Anni fa qualche partito, per ragioni elettorali, sfruttò la tragedia di Chernobyl e, attraverso un referendum il cui esito fu in larga parte determinato dalla paura, riuscì a bloccare i progetti di installazione di centrali nucleari nel nostro Paese. Il risultato di quella assurda campagna, di cui furono anche allora protagonisti gli ambientalisti dei vari partiti, lo stiamo pagando oggi. I rimpianti ed i riconoscimenti di questi tempi servono solo a dimostrare come talune scelte, che si possono riassumere nella politica del No a prescindere, finiscono per impattare sul futuro di un Paese. Solo che, una volta che il danno è fatto, è impossibile rimediare in tempi brevi. Evidenzio che quella scelta ha prodotto costi intorno ai 40 miliardi di euro/anno per l'acquisto di energia prodotta da Paesi vicini all'Italia. L'espressione "cornuti e mazziati", in uso in alcune parti del nostro Paese, riassume bene il "brillante risultato" di quei veti figli della cultura demagogica.

La domanda, se dagli errori del passato non si possa trarre qualche utile lezione per il futuro, sorge spontanea nel constatare come questa posizione si stia ripresentando a proposito delle infrastrutture.

Alcuni anni or sono (1996/7) gli ambientalisti protestarono contro il "mostro di Firenze" che rispondeva al tentativo di bypassare il nodo ferroviario di Firenze. Oggi, visto che i luminari che hanno governato si sono adagiati su quegli assurdi divieti, i cittadini che utilizzano il treno ne stanno pagando le conseguenze. Giusto, quindi, l'intervento del ministro Salvini, che proprio in questi giorni ha sbloccato lavori fermi da anni.

Ho voluto rammentare questi fatti per fare da contraltare alla campagna contro la realizzazione delle infrastrutture che i movimenti ambientalisti in compagnia di alcune forze politiche, stanno mettendo in campo, per ostacolare le scelte dell'Esecutivo, che ha invece giustamente rilanciato la realizzazione di queste opere.

Nessuno di questi tiene conto che, quando la mobilità stradale è rallentata da lunghi intasamenti, l'emissione di sostanze inquinanti aumenta. Più strade adeguate, più mobilità sono invece utili ad evitare episodi che favoriscono l'inquinamento. Naturalmente, un'economia come quella italiana, se dotata di collegamenti adeguati, diverrebbe più competitiva, incrementando il Pil.

Basterebbe ricordare che se l'Italia avesse la medesima accessibilità della Germania il prodotto interno lordo crescerebbe di 34 Miliardi/anno.

Eppure, su questi temi, continuiamo ad assistere a polemiche, dichiarazioni ostili, contestazioni (non ci dimentichiamo la Tav né chi ostacolò la gronda di Genova per poi strumentalizzare la tragedia del crollo del Ponte). Né intendiamo tacere su quanto è costato al Paese l'aver fermato la realizzazione del Ponte sullo Stretto, bloccato dal Governo Prodi, prima, e dall'Esecutivo guidato dal presidente Monti successivamente. Il tutto ad appalto già assegnato.

Basterebbe approfondire le polemiche sul Ponte di Messina per rendersi conto della strumentalità di queste posizioni. Il Ponte permetterà di completare gli interventi di adeguamento della linea ferroviaria, alcuni già previsti, che sostituirà l'attuale sistema vetusto esistente sull'isola. Senza ponte, invece, si genererebbe un buco tra la mobilità del Continente con quella dell'isola. Ma vi è di più. Il Ponte consentirà di accorciare i tempi di consegna che le merci prodotte in Sicilia sono attualmente costrette a subire. Ciò nonostante, le polemiche gli interventi contro a prescindere si sprecano.

Non comprendere quanto il potenziamento delle infrastrutture impatterà sull'economia nazionale è frutto di prevenzione strumentale che non giova all'intero sistema economico.

Dotare il Paese di un sistema che consenta una viabilità fluida di persone e merci significa anche fornire una risposta economica all'Europa (non si dimentichi che l'obiettivo europeo è quello di collegare il nord Europa con il Mediterraneo per competere con i Paesi del nord Africa e così ridurre i tempi dei collegamenti per raggiungere i porti di Amburgo e Rotterdam).

Come sia possibile non comprendere che le infrastrutture non dividono bensì uniscono un Paese, resta un mistero. Confratrasporto sosterrà pienamente questa scelta, ma forse sarebbe meglio chiamarla battaglia di civiltà, nell'interesse di tutti.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 19 APRILE 2023

SÌ ALLA COLLABORAZIONE PER GESTIRE I NODI CHE VERRANNO. MA IL GOVERNO DEVE ASCOLTARE

Non possiamo accusare l'Esecutivo di inattività. Sarebbe incoerente e scorretto. Tuttavia, a chi cerca di rappresentare al meglio il mondo della logistica e dei trasporti, corre l'obbligo di evidenziare come sia necessario che il confronto a livello politico diventi costante e produttivo.

Siamo consapevoli delle molteplici urgenze che deve affrontare chi ricopre ruoli istituzionali e di governo, ma occorre evitare a tutti i costi che si aprano spazi a dei contestatori di mestiere che, sfruttando evidenti malcontenti, generino stati di tensione.

Rimettere in moto le infrastrutture decisive per migliorare l'accessibilità e le connessioni tra le modalità di trasporto che consentono alla nostra economia di competere sui mercati mondiali, è un'esigenza che solo gli ambientalisti di mestiere o le forze politiche aprioristicamente "contro" non riescono (o forse non hanno interesse?) a comprendere.

Trovo francamente assurde le critiche mosse ad alcune infrastrutture essenziali come il Ponte sullo Stretto, la variante di Genova o la Tav, soprattutto se vengono da chi non ha trovato alcunché da eccepire su opere non propriamente rispondenti agli obiettivi del PNRR come le piste ciclabili, i campi da golf, o i treni ad idrogeno (le cui gare sono andate deserte, forse perché ci si è scordati che gli interventi prioritari erano quelli diretti al potenziamento delle ferrovie locali o della mobilità urbana). Tutto questo è autolesionismo avvolto nella carta dell'ideologia preconcepita.

Le risorse messe a disposizione per il piano di ripresa e resilienza, ormai dovrebbe essere chiaro, non sono tutte a fondo perduto. Dovremo restituire la maggior parte delle somme con i relativi interessi. Stanziare cinque milioni di euro per una pista ciclabile e non considerare l'utilità di un intervento per collegare due valli montane con un traforo che ne richiederebbe otto, è l'evidente dimostrazione o di qualche interesse particolare o di disinteresse totale.

È comunque innegabile che, o il pressapochismo o gli interessi di qualcuno, hanno avuto la meglio in una congiuntura densa di opportunità. Purtroppo, non dimentichiamo mai che il PNRR non è farina del sacco dell'attuale Esecutivo, bensì di chi governava prima. Chi contesta oggi dimentica di averne prima condiviso i contenuti.

La situazione non è pertanto delle più semplici. Ecco perché il mondo dei trasporti, fondamentale per lo sviluppo di un Paese come quello in cui viviamo, eppure minacciato dall'ondata demagogico-ambientalista, si aspetta che il governo intavoli un confronto serrato con le parti sociali. Passi in avanti sui motori endotermici pare si stiano realizzando, per questo occorre non demordere e noi siamo pronti a tenere il punto.

Esistono protocolli – vedi quello che riguarda l'autotrasporto - che devono essere ancora pienamente attuati. Le intese raggiunte prevedono misure a costo zero per lo Stato e che, tra l'altro, darebbero risposte al tema della sicurezza. Inoltre, non è più rinviabile l'eliminazione degli ostacoli che impediscono la mobilità delle merci, come i divieti di circolazione al Brennero: una violazione palese al trattato costitutivo dell'Unione Europea che produce danni economici al sistema produttivo nazionale. Non intendiamo dimenticarci delle altre modalità (il sistema portuale e ferroviario i servizi tecnico nautici, la digitalizzazione, etc) ci soffermiamo però su un settore, l'autotrasporto, che se non dovesse trovare le soluzioni concrete che attende, potrebbe innescare momenti di forte tensione, difficili da gestire.

È giusto riconoscere le difficoltà nelle quali il Governo si muove. Per questo, nell'interesse di tutti, si deve favorire il dialogo e la comprensione reciproca attraverso una concertazione responsabile.

Il cambio di passo evidente non può correre il rischio di essere smorzato da iniziative di protesta scaturite dalla mancanza di risposte a problemi di vecchia data. Così diventa veramente difficile evitare che si generino incomprensioni.

La gestione dei rapporti tra le parti sociali può essere la chiave di volta che aiuta ad uscire dall'impasse. Occorrono comprensione e senso di responsabilità. Conftrasporto c'è!

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 12 APRILE 2023

PNRR: Per Non Renderci Ridicoli

Si prenda il titolo dell'editoriale odierno come una constatazione. Leggendo le dichiarazioni di questi giorni rilasciate dalla CGIA di Mestre e da vari esperti sul rischio che non si riescano a spendere le risorse europee del piano di ripresa e resilienza, sorge qualche legittimo dubbio sulle decisioni assunte dal passato governo. Alla luce dei fatti, appare tutt'altro che balzana una riflessione del capogruppo della Lega alla Camera, che è stata contestata da molti e valutata a fondo da pochi. Rilevava infatti l'onorevole Molinari che chiedere ed ottenere fondi a prestito (dunque da rimborsare con gli interessi) per finanziare opere che forse non produrranno i benefici attesi, fosse una scelta da ponderare con maggiore cautela.

La dichiarazione, subito smentita, pare meno bislacca di quanto non si pensasse, visto quanto sta emergendo in questi giorni.

Leggere che l'Italia tra il 2014 e il 2020 non è riuscita a spendere i 65 milioni circa del fondo di coesione e che, ad oggi, ne restano ancora quasi 30 milioni, non depone a favore di coloro che si sono affrettati subito a criticare e silenziare l'osservazione di Molinari. Le somme non spese di quei 65 milioni torneranno in disponibilità dell'Europa. La responsabilità dei ritardi e dei mancati interventi sarà, ancora una volta, attribuita ad un sistema burocratico e ad una macchina amministrativa che certo avranno i loro difetti, ma che non possono diventare il capro espiatorio per giustificare ogni gestione inefficiente delle risorse pubbliche. Non sempre è colpa della "solita burocrazia". Basta leggere le proposte presentate per sostenere la ripresa e resilienza al livello locale. Per una pista ciclabile, un Comune campano ha chiesto ben 5 milioni; inoltre non sono stati considerati gli interventi infrastrutturali, che sono un grande elemento di competitività. C'è poi "la solita burocrazia europea" che, mentre con il governo Draghi in carica si era allineata ai progetti presentati, ora inizia a contestarli.

Ovviamente, come è ormai d'abitudine, le responsabilità ricadranno sull'attuale Governo, che se ha delle responsabilità (e chi non è prevenuto sa che ne ha molto poche), non può che dividerle con chi guidava il Paese nei mesi trascorsi. Il tutto diverrà oggetto di polemiche politiche ma il vero dramma è che il Paese

rischia di perdere delle opportunità. Altro che Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Forse “Per Non Renderci Ridicoli” dovremmo, anziché fare annunci, spiegare le difficoltà che rendono inattuabili alcuni obiettivi e presentare un Piano serio e compatibile con le esigenze del Paese, che magari preveda anche il finanziamento delle infrastrutture. Aver inserito richieste per i treni ad idrogeno (i bandi sono andati deserti) o aver dimenticato il miglioramento delle ferrovie locali o la mobilità locale, non è segno di lungimiranza, anche se questo andrebbe imputato agli estensori del Piano.

Mi corre l'obbligo di evidenziare, ancora una volta, l'esempio di un'opera che avrebbe non solo avuto ricadute positive sull'economia di due valli lombarde (Valtellina e Valcamonica), ma anche ridotto le distanze tra le località di Livigno e di Cortina di oltre 110 Km (leggasi: meno Co2) interessate dalle olimpiadi invernali del 2026. Tutte le motivazioni sono in linea con gli obiettivi del Piano ma non è stata considerata. Il costo sarebbe stato superiore di 2 milioni rispetto alla ciclabile del Vesuvio. Certamente le responsabilità si debbono attribuire alla politica locale che non ha saputo o voluto sostenerle. Comunque, sono tutte dimostrazioni di come il passato Esecutivo e la politica nazionale e locale abbiano operato sul tanto declamato PNRR.

Forse non ha tutti i torti Carlo Stagnaro, direttore ricerche e studi dell'IBL - Istituto Bruno Leoni - che, avvicinandosi molto alle idee dell'on.le Molinari, propone di limitare la spesa per il PNRR a soli 170 miliardi, scelta che, se non altro, avrebbe il risvolto positivo di limitare i debiti contratti dall'Italia. Quel che è certo è che, guardare in faccia la realtà e raccontare le cose come stanno, sarebbe un primo passo per aumentare la credibilità del nostro Paese.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 5 APRILE 2023

CON L' AUTOTRASPORTO OCCORRE UN CONFRONTO SERRATO

Lungi da noi pensare che al Ministero non abbiano nulla da fare: siamo ben coscienti dei numerosi impegni che gravano sul Ministro Salvini, al quale va dato atto di aver impresso una svolta alle attività di un dicastero rimasto per troppo tempo impelagato nella ricerca della mobilità sostenibile e dolce piuttosto che delle soluzioni ai problemi pressanti dell'autotrasporto e delle imprese di logistica.

Non si vuol affermare con questo che “la mobilità sostenibile” non abbia grande importanza. Perseguire la sostenibilità ambientale è un merito, ma il discernimento di chi ha la responsabilità politica dovrebbe orientarne l'azione prima di tutto verso la soluzione di problematiche che potrebbero, se non risolte, compromettere la competitività della nostra economia. Piaccia oppure no, se le merci non si muovono in un contesto interconnesso e funzionale, la produzione ne risente e i bancali restano sui piazzali.

Per questo è stato, a nostro avviso, un grave errore quello di non inserire nelle opere del PNRR le infrastrutture, i trafori le opere necessarie alla funzionalità del sistema portuale. Oggi le iniziative poste in essere sono visibili - tranne a coloro che non le vogliono vedere - e si torna finalmente a parlare di opere che sono state ferme per anni. Purtroppo, l'unico risultato sortito dall'immobilismo degli ultimi anni, è stata la perdita quasi certa di risorse che dovevano essere impegnate secondo le indicazioni europee. E non erano per nulla irrilevanti.

Il Ministro sta provando a rimettere in moto una macchina rimasta per troppo tempo bloccata ma, come è stato più volte sottolineato, non si può attendere oltre per dare piena attuazione a quelle misure economiche (già concordate e varate) che le imprese di autotrasporto attendono da tempo e di cui sentono estrema necessità.

Nessuno si aspetta miracoli, ma i rinvii fanno montare negli operatori del comparto insofferenza e frustrazione che, se non risolte, si risolveranno in iniziative di protesta.

Ecco perché è necessario che a livello politico si avvii un confronto che dia il senso reale della volontà di ricercare e attuare soluzioni.

Nessuno intende sottovalutare il ruolo dei pur ottimi dirigenti del dicastero, ma occorre un'assunzione di responsabilità politica se non si vuole dare spazio a

coloro che intendono esasperare il malcontento trasformandolo in azioni di protesta. Questa è la realtà. Nel passato, i processi di confronto hanno consentito di gestire momenti ben più critici di quelli che stiamo vivendo. Pur tuttavia le carenze nella funzionalità delle motorizzazioni sono sempre più lampanti, le ulteriori limitazioni al Brennero ed al traforo del Monte Bianco si avvicinano, la mancanza di spendibilità di risorse concordate si protrae in modo non previsto. Non voglio perdermi nell'elenco delle doglianze, ma se queste tematiche non saranno prese di petto e se le rappresentanze responsabili non avranno elementi da portare all'attenzione delle imprese, le conseguenze rischiano di divenire pesanti.

Unatras ha voluto dare un segnale in tal senso, spinta dalla volontà della categoria. Il Ministero, con senso di responsabilità, ha convocato le parti entro i prossimi quindici giorni. L'augurio è che l'incontro produca delle risposte concrete, senza scordare che esistono argomenti che dipendono solo da volontà politica. Ne cito uno per tutti: la sicurezza ed il rispetto delle regole.

Nel frattempo, vediamo che, a livello comunitario, un principio introdotto nella nostra legislazione da tempo e mai rispettato, è stato ripreso. Mi riferisco alla responsabilità condivisa del committente. Con soddisfazione prendiamo atto che anche il principio del minimo compenso per i professionisti, in questi giorni, ha trovato il consenso dei legislatori. Non si dica che questi aspetti producono costi per le casse dello Stato, al contrario, ne incrementano le entrate. Per il compenso minimo si è trovata la soluzione e allora perché non la si trova anche per riconoscere i costi della sicurezza o i tempi di pagamento? Perché non si obbligano gli accertamenti di eventuali responsabilità dei committenti, nel caso di incidenti con feriti gravi o decessi?

Non credo siano sfuggite all'attenzione pubblica alcune recenti inchieste che, stando alle notizie riportate dagli organi di stampa, avrebbero riscontrato comportamenti poco rispettosi delle norme tenuti da alcune realtà del mondo logistico verso operatori a loro collegati. Senza dubbio è doveroso sospendere il giudizio al riguardo fino al definitivo pronunciamento dei giudici e noi ci auguriamo che, all'esito del procedimento, si dimostri l'innocenza degli imputati, ma questa vicenda testimonia ancora una volta che il rispetto delle regole è un principio innegoziable.

Spazi per un confronto serio e duraturo esistono. Praticiamolo, allora.

Paolo Ugge

RUOTE D'ITALIA 29 MARZO 2023

PARTITA EMISSIONI: NOI NON ARRETREREMO E TERREMO IL PUNTO

Non esistevano dubbi sul possibile comportamento del governo tedesco (d'altra parte gli ambientalisti sono una componente della maggioranza fondamentale per il governo socialista). La Germania che ha, per propri interessi (non ci si scordi lo scandalo del diesel), sostenuto una battaglia falsamente ecologica, non intende demordere e tenere in considerazione dati oggettivi ed esigenze che toccano diverse economie dei paesi europei. Così, more solito, trova la strada per ottenere vantaggi per sé stessa.

L'Italia, invece, paga le scellerate scelte fatte nel recente passato da politici non sempre competenti e adeguati al proprio ruolo, nonché esponenti di spicco - è un fatto incontestabile - della politica del "non fare". Oggi non è facile recuperare le posizioni perdute.

Fai/Conftrasporto non intende assolutamente fare passi indietro rispetto alla linea adottata e più volte espressa rispetto a questo argomento vitale per le imprese del trasporto marittimo e stradale. Pertanto, come annunciato nel comunicato stampa diffuso in questi giorni, ci schieriamo con la politica responsabile ed avviamo una campagna di sensibilizzazione sul tema delle emissioni, che sarà decisivo e fondamentale per il futuro. Il punto di arrivo è lontano nel tempo, ma per costruire una conoscenza responsabile occorre mobilitarsi da subito. La data fatidica è quella del 2024, quando in Europa si voterà per il rinnovo del Parlamento e, successivamente, degli organismi che gestiranno le scelte nei prossimi anni. Non è certo una partita facile ma da ora dobbiamo far crescere consapevolezza e conoscenza su quei temi che, se non saranno gestiti correttamente, peseranno sul nostro futuro e sul nostro modo di vivere.

Consapevolezza significa non accettare aprioristicamente le "bufale passate per verità" ma ricercare, anche con spirito critico, le scelte più adeguate. Non sto dicendo che la tutela ambientale non debba essere tenuta in considerazione. Ribadisco ancora una volta, tuttavia, che gli interventi ambientali devono conciliarsi con quelli di natura sociale ed economica. Ripeto concetti più volte espressi? Vero! Ma credo che il compito di chi sceglie il ruolo della rappresentanza sia fornire elementi utili a formare opinioni che siano ragionate e non frutto dell'emotività: oggi tutto sembra indirizzato (pubblicità, stampa, prese di posizioni) a sostenere un mainstream a senso unico, tacendo su altri punti di vista. L'inquinamento va combattuto. Se siamo d'accordo, dobbiamo conseguentemente non tacere anche che i gas serra liberati nell'atmosfera non sono delimitati da "steccati". Questo porta a sostenere senza alcun dubbio il principio che stiamo affrontando un tema universale. Quindi, se esistono economie che utilizzano

centrali a carbone (Germania?), o Paesi come la Cina, Usa, India e Africa che superano abbondantemente per emissioni inquinanti il 65%, la domanda ovvia è quale sia il vero senso di misure che riguardano solo il continente europeo. Fate una prova semplice: provate a chiedere quale sia la percentuale di emissioni attribuita ai paesi europei per l'inquinamento. Ritengo che siano pochi a sapere che sia circa dell'8%. La domanda allora è: ha senso penalizzare economie di un mercato importante e la vita di milioni di cittadini (320 milioni circa) quando le restanti nazioni che competono con noi sono libere di inquinare? A chi giova?

Perché per limitarci al settore del trasporto gommato non si vuol riconoscere che anche il motore di ultima generazione se costretto a procedere lentamente risulta più inquinante di un euro 0? Questo ci porta ad un elementare principio: la cultura della mobilità deve sostituirsi a quella del divieto. Questo ci riporta all'inizio del nostro ragionamento relativo a chi ha operato per impedire od ostacolare gli interventi infrastrutturali.

Trafori, gallerie, dragaggi nei porti finanziamenti improduttivi che debbono essere utilizzati non per coprire perdite nei bilanci ma servire a potenziare le interconnessioni possibili ed utili.

Ancora: proprio in questi giorni l'AD di Iveco ha bollato come "idea stupida" quella di sostenere lo standard Euro7. Credo sia più che condivisibile, da parte nostra, una simile posizione. Il che dimostra come non abbia probabilmente torto neppure quando afferma che "decide chi non conosce", in riferimento alla Commissione e al suo staff tecnico.

Chi sostiene che le rappresentanze non debbano assumere posizioni "di partito" è nel giusto. Ma ostacolare scelte che danneggiano l'economia non significa assumere una posizione di partito ma perseguire un obiettivo di politica economica dei trasporti.

In questi giorni il Coreper ed il Consiglio, senza tener conto di esigenze decisive per la vita delle imprese e di tante persone, stanno proseguendo nella loro battaglia ideologica, ignorando totalmente, come invece richiesto dall'attuale Governo, il principio della neutralità tecnologica. Questo è grave. Fai/Conftrasporto non arretrerà di un passo e, fino al giorno delle elezioni, proseguirà in una campagna di informazione che consenta di far conoscere anche il parere di scienziati emeriti e premi Nobel su un tema che sarà decisivo per il futuro del pianeta e delle nostre attività.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 15 MARZO 2023

ORA OCCORRE DARE CONCRETEZZA ALL'AZIONE DI GOVERNO

Se qualcuno volesse andare rileggersi quanto pubblicato all'inizio dell'anno, scoprirebbe che molte delle ipotesi prospettate si stanno realizzando.

Indubbiamente, riscontriamo che iniziative concrete e che vanno nella giusta direzione sono state portate avanti, in particolare per quanto riguarda il contrasto alle politiche punitive europee sui motori termici e il "caso Brennero". Questo sta a dimostrare che già i governi passati avrebbero avuto margine di azione, se solo avessero voluto agire davvero, invece di perdere tempo a modificare la denominazione del ministero dei trasporti. Tuttavia, ben poco è stato fatto per le imprese di trasporto e logistica. Va dato atto dell'impegno profuso dalla ex-Viceministro Bellanova a favore del nostro settore, impegno certo apprezzabile, ma non sufficiente a controbilanciare certi "voli pindarici" dell'allora titolare del dicastero.

Oggi, purtroppo, molte questioni aperte con il protocollo di intesa, a suo tempo sottoscritto, debbono ancora trovare risposta. Mi limito ad alcuni esempi: il tema del contributo dovuto all'ART, la spendibilità di risorse già approvate e stanziare, ma in attesa dell'emanazione dei necessari atti amministrativi, il sostegno al trasporto combinato (mare e ferro), la funzionalità delle motorizzazioni, i tempi di pagamento, le soste improduttive, etc. Con ciò non intendo compiere un atto di chiamata in correità, ma ribadire la necessità di smuovere le incrostazioni che purtroppo non dipendono sempre e solo dalla volontà politica, ma dalla triste condizione nella quale versa anche la "parte buona", la burocrazia, che la rende inconcludente. Anche queste sono conseguenze delle scelte di una politica scellerata costruita su filosofie e non su fatti.

Assumo ad esempio un'attività essenziale per il Paese, come è quella dei trasporti eccezionali. È una vergogna che un settore così strategico e delicato debba vivere continuamente di rinvii. Come è possibile programmare il futuro in uno stato di incertezza perenne. Possibile che non si sia trovata la soluzione per poter coniugare lo svolgimento di questa attività con il valore sicurezza?

Non la faccio lunga. Ma dall'incontro di domani, 16 marzo, le federazioni dell'autotrasporto si aspettano che le tante problematiche ancora aperte inizino a trovare concrete risposte con un cronoprogramma effettivo, che renda operativi quegli stanziamenti di risorse che le imprese attendono da troppo tempo.

Conftrasporto è sempre stata, e lo è ancor di più ora, disponibile a prestare la propria collaborazione perché i protocolli divengano operativi. Il ministero deve tuttavia saper riconoscere quali sono gli interlocutori seri e affidabili con cui portare avanti un processo costruito su atti concreti. Dalle federazioni responsabili avrà tutto il sostegno possibile. È necessario però evitare perdite di tempo e dedicarsi invece ad affrontare concretamente i temi ancora aperti. Gli slogan sono utilizzati da qualcuno solo per prendere tempo e per poi dire che l'Esecutivo non rispetta i patti sottoscritti. Una trappola devastante!

Ad ognuno il suo! Le federazioni responsabili ci sono.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 08 MARZO 2023

"Il progresso non è accelerare locomotiva in corsa, ma sapere quando tirare il freno". Così Walter Benjamin, filosofo dell'800, definiva il progresso. Possiamo affermare che la nostra battaglia nei confronti della fin troppo esasperata politica ambientale europea, in particolare per quanto riguarda il taglio alle emissioni di CO2 che i motori endotermici scaricherebbero nell'atmosfera, ha ottenuto un temporaneo positivo risultato.

Ovviamente, lo ripetiamo sempre, non siamo contrari a misure che promuovano maggiore attenzione alle questioni ecologiche. Chiediamo però che si sappia coniugare il rispetto ambientale con quello sociale ed economico e che sia in modo certo garantito il principio della neutralità tecnologica.

La decisione che era stata assunta a livello U.E, se applicata, avrebbe messo in difficoltà tante nostre imprese, soprattutto di medie e grandi dimensioni. Grazie all'impegno dei ministri Salvini e Urso e alle scelte del Governo, per ora è stato messo un freno alla scelleratezza di una politica figlia di un ambientalismo selvaggio e magari più utile a certi gruppi finanziari che all'ecosistema. La furia iconoclasta "green", in sostanza, avrebbe penalizzato le economie europee - che partecipano per l'8% alla formazione delle emissioni - lasciando paesi come Cina, India e Usa la libertà di inquinare. Una follia pura, che andava fermata. Anche su questo aspetto Fai/Conftrasporto aveva già lanciato l'allarme da tempo, evidenziando che il tema sarebbe divenuto dirompente e perciò invitando il mondo imprenditoriale ad evitare di sostenere persone o realtà politiche portatrici di impostazioni affini a quelle più esasperatamente ambientaliste.

La prova di quanto sostengo si trova nelle prime dichiarazioni aprioristiche rilasciate dal nuovo segretario PD, peraltro in linea con le scelte del movimento dei Verdi e dei 5 stelle.

Intanto FAI, con Anita e Fedit, hanno deciso di impugnare la prima sentenza avversa all'azione legale intentata dalle federazioni suddette nei confronti della commissione europea, per omissione di atti d'ufficio nei confronti delle decisioni assunte dall'Austria sul corridoio del Brennero.

Decisioni che hanno comportato, come noto, ripetute violazioni del principio della libera circolazione, così come pratiche di concorrenza sleale a favore delle imprese austriache che non possono essere in alcun modo consentite. Tra l'altro, sembra che il tema ambientale in questo caso non conti: lo sanno anche i sassi, infatti, che automezzi costretti a procedere a passo d'uomo non emettono profumi, ma sono anzi più inquinanti.

Anche su tale aspetto il ministro Salvini sta organizzando incontri e si recherà nei prossimi giorni in loco con gli interessati per cercare di ottenere concretamente dei risultati positivi per la nostra economia. Probabilmente questo è un atto

concreto dimostrativo della volontà di voler cercare una soluzione. Noi, ovviamente, daremo tutto il nostro supporto a queste iniziative nell'interesse delle nostre imprese, le quali, a loro volta, dovranno sostenere energicamente l'associazione che, con i fatti, si sta impegnando in ogni direzione per cercare di dare risposte ai loro problemi.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 22 FEBBRAIO 2023

I NODI VENGONO AL PETTINE. STIAMO UNITI MA CON INTELLIGENZA

Potrei affermare che quanto sta succedendo era stato previsto con largo anticipo. Basta leggere le comunicazioni che settimanalmente pubblichiamo, sia attraverso "Ruote d'Italia" che con il "Punto", per rendersene conto.

Finite le tornate elettorali, sia nazionali che regionali, ora si tratta di riprendere, con maggior intelligenza ed anche consapevolezza della situazione, le nostre iniziative. Chi sostiene che l'impegno delle federazioni non abbia prodotto risultati nel periodo pandemico è un bugiardo, un superficiale o un ignorante (e di certo l'ignoranza altrui non può essere colpa delle federazioni responsabili).

Diversi interventi sono stati effettuati, anche se ora è necessario che i risultati ottenuti divengano reali e le risorse, stanziare per legge, rese spendibili. È necessario altresì che il tema delle regole e quello dei costi minimi, che hanno uno stretto legame con i tempi di sosta e di pagamento, trovino risposte. Ma non voglio fare un elenco delle questioni da portare a compimento. Ritengo, tuttavia, che l'aspetto più decisivo sia riprendere l'interlocuzione. Per questo va messo in atto rapidamente quanto annunciato nel corso dell'incontro che l'Unatras ha avuto con il ministro Salvini. Occorre un interlocutore!

Affrontare i problemi con continuità, eviterà l'inasprimento della situazione, come è già successo nel passato e, soprattutto, impedirà a realtà irrilevanti di innescare malintesi che possono trasformarsi in evoluzioni negative.

Personalmente, e lo riconfermo, ho avuto modo di riconoscere l'impegno che il ministro Salvini ha saputo dimostrare. Altrettanto affermo che se tuttavia non si innescherà, su Sua spinta, il confronto necessario, il rischio di trovarci coinvolti in vertenze non semplici da gestire è facilmente prevedibile. La differenza è una sola tra noi e questi ricercatori di visibilità: noi ci sforziamo, attraverso il confronto, di trovare soluzioni; altri ricevono indicazioni solo per sollevare problematiche e mettere in difficoltà il governo.

Ho iniziato con questi richiami anche perché nei prossimi mesi ci troveremo ad affrontare gravi problematiche che ricadranno sulle imprese che rappresentiamo. Abrogazione degli obblighi contributivi nei confronti dell'Art; modifiche annunciate al codice della strada (i trasporti eccezionali non possono più vivere nell'incertezza e subire rinvii); il tema della permeabilità dell'arco alpino che dovrà essere affrontato con una strategia adeguata. Oltre al capitolo Brennero, si

dovrà fare i conti con le nuove chiusure del tunnel del Monte Bianco, che necessita lavori manutentivi; si dovrà lavorare sulla funzionalità del sistema portuale e sul rifinanziamento di mare-bonus e ferro-bonus, così come sull'individuazione delle misure più idonee di contrasto all'abusivismo. Mi fermo qui. Certo che, pur nel rispetto dei ruoli, non ci asterremo dal far valere le nostre ragioni. È ovvio che il nostro compito è quello di tutelare gli interessi delle imprese che rappresentiamo senza rinunciare, se costretti, ad assumere ogni iniziativa utile.

Le criticità fin qui esposte, si innestano purtroppo su un clima di grave incertezza, aggravato dall'atteggiamento ondivago di taluni rispetto ai tentativi di colonizzare il mercato europeo attuati dai nostri competitor orientali (la Cina è un esempio ma anche altri paesi dell'Est non sono da meno).

A questo proposito, vale la pena citare la nuova normativa europea per lo stop ai motori endotermici, sostenuta dalla Commissione, dagli stati membri e da tanti partiti - anche di casa nostra! - che non sembrano preoccuparsi di quanto potrà succedere alle nostre imprese, soprattutto medio-piccole ed ai lavoratori ivi impiegati. Proprio in questi giorni, stanno emergendo molti pareri contrastanti su questa decisione e sui tempi di attuazione. Dopo il presidente Draghi, che ebbe a criticare alcune leggi del governo Conte annunciandone profonde modifiche perché si mettevano a rischio i conti dello Stato (si riferiva al super bonus), anche il presidente Romano Prodi si è unito alle grida d'allarme relativamente alla guerra ideologica dichiarata ai motori endotermici, prevedendo la perdita di circa 50 mila posti di lavoro, se la decisione sarà attuata. I timori che abbiamo rappresentato non scaturiscono dunque da una appartenenza partitica. Chi sottovaluta questi risvolti, commette un'evidente superficialità che rischia di avere ripercussioni reali. La questione dei cambiamenti climatici sta suscitando dibattiti e prese di posizione tra scienziati ed esperti. Basta osservare le pubblicità tutte tendenti a magnificare l'elettrico e non invece il principio della neutralità tecnologica. Significa che le forze in campo sono ben motivate da realtà interessate all'obiettivo.

Insomma, si avvicinano tempi difficili. Noi di Conftrasporto, ma penso che lo stesso valga per i rappresentanti di tutte le federazioni responsabili, non staremo zitti e ci mettiamo a disposizione per combattere quella che riteniamo invece una battaglia giusta a difesa delle imprese. Certamente, saremo più forti se l'Esecutivo sarà con noi. Più volte abbiamo sentito da esponenti del Governo in carica pronunciamenti che mettono sul medesimo piano, ambiente, economia e tenuta sociale. Noi siamo su questa linea. Ecco perché riteniamo non più a lungo

rinviabile l'identificazione di una figura politica del ministero dei trasporti che apra il confronto costante con noi. Ricordiamoci sempre che se la palla di neve non viene fermata in tempo, diviene una valanga potenzialmente disastrosa.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 15 FEBBRAIO 2023

Molti di coloro che seguono Ruote d'Italia avranno avuto modo di leggere, e chi non lo ha potuto fare credo sia importante riportarlo alla memoria, le previsioni e considerazioni sui rischi che le imprese di logistica e di autotrasporto avrebbero subito se l'ideologia dell'ambientalismo esasperato di mestiere avesse avuto il sopravvento.

Ebbene i paventati rischi stanno divenendo realtà. Oltre a fornire argomenti per contrastare il diffondersi di certe ideologie, fornendo dati elaborati da scienziati ed esperti (Zichichi, Rubbia, Prodi, Battaglia, etc) erano messe in evidenza le iniziative che un mondo politico fondato solo sulle ideologie ambientaliste avrebbe del tutto evidentemente generato, se attuate per l'attività dei trasporti e non solo.

Purtroppo le nostre grida d'allarme sono rimaste inascoltate. Così gli inviti a non sostenere elettoralmente forze politiche che si battevano non per migliorare le condizioni ambientali, basandosi su dei dati oggettivi ma su impostazioni pregiudiziali. Insomma il tema di certe battaglie ambientaliste era per lo più ideologico.

Così abbiamo bloccato gli inceneritori, l'energia nucleare (una delle più ingannevoli battaglie condotte nel nostro Paese) i termovalorizzatori le trivellazioni etc. Oggi che le forze ambientali di mestiere hanno avuto il sopravvento ne subiamo le conseguenze. Le teorie "Gretine" o di chi sostiene la decrescita felice stanno per raggiungere i loro obiettivi. Le decisioni assunte a livello comunitario ne sono una prova.

Dobbiamo fermarli! Non lo facciamo per difendere una ideologia; bensì per evitare che i sistemi produttivi collassino e generino dipendenze e condizioni di povertà, basandosi su teorie, tutte da dimostrare.

Conftrasporto è favorevole e si batte per il rispetto ambientale reale e non fondato su ideologie che magari, sfruttando la buona fede di soggetti non informati, ci portino nel baratro o alla totale indipendenza di certi Paesi che, oltre tutto sono tra i maggiori inquinatori del mondo. **Continueremo a sostenere il principio che si fonda sulla neutralità delle fonti energetiche, difendendo così l'ambiente.**

Innanzitutto non dimentichiamo mai che l'Unione europea partecipa per circa il 6% globali alle emissioni di CO₂, generato da motori endotermici e che il trasporto pesante inciderebbe per il 25% circa. Una semplice proporzione porta alla luce la percentuale imputabile a tali automezzi. I Mujaidin dell'ambiente sorvolano invece sulle emissioni di Paesi come la Cina, U.S.A, India e Africa. (per altro quelle realtà sono i maggiori produttori dei materiali utilizzati per l'energia elettrica). Né come verranno smaltite le batterie per i mezzi ad alimentazione elettrica, senza inquinare comunque anche se in altro modo

Tra le armi utilizzate per far crescere il consenso e condizionare le scelte, è stata la tesi del riscaldamento e i fenomeni meteorologici "senza precedenti". Teorie

non condivise e contestate da oltre mille scienziati ed esperti. Così l'opinione pubblica giustamente si preoccupa.

I mezzi pesanti ecologicamente più rispettosi dell'ambiente, è bene rammentarlo, già sostengono costi che eccedono di 8500 euro, su base annua, l'inquinamento che genera. Se andrà in vigore il sistema ETS, che si basa sulla contrattazione delle emissioni vi sarà un aggravio di ulteriori 800 euro/ton. Che, su base annua per il trasporto stradale sarebbe molto superiore a quello sostenuto da altri comparti.

Chiudo evidenziando che i veicoli pesanti in Italia si hanno ridotto le emissioni del 30% a fronte di una riduzione generale dell'economia del 20%. Una riflessione porterebbe a concludere che esista una volontà nel voler colpire un settore a favore di altri. Insomma il rischio è di consegnarci nelle mani di paesi che competono con l'economia europea ed italiana in particolare. Non sarà perché si intende favorire qualche gruppo finanziario residente all'estero?

Conftrasporto non intende rinunciare al proprio ruolo a difesa dell'economia nazionale ed in particolare delle imprese che rappresenta.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 8 FEBBRAIO 2023

NON ALZIAMO POLVERONI, MA AFFERMIAMO LA REALTÀ DEI FATTI

La campagna elettorale in corso, come ho già avuto modo di rilevare, coinvolge due delle regioni più popolate d'Italia. La posta in gioco è indubbiamente alta e ciò spiega perché i toni si siano oltremodo inaspriti tra alcuni pseudo leaders, forse ignari di come i "polveroni" contribuiscano solo ad allontanare la gente dalla politica che, come diceva, invece, San Paolo VI, è la più alta forma di carità. La politica deve occuparsi dei problemi concreti e reali della gente, alla quale occorre dare delle prospettive possibili, evitando, come cantava, Giorgio Gaber "di schiaffeggiarsi come cogli...ni in ignobili trasmissioni".

Proprio in questi giorni, ad esempio, stiamo affrontando le conseguenze che derivano dall'embargo sul gasolio russo. È questo un tema estremamente delicato che tuttavia non sembra essere approfondito in modo chiaro ed esaustivo dagli organi di informazione, che (come ai tempi del Covid) si limitano a fornire informazioni parziali, preconizzare catastrofi e generare nuovi allarmismi dei quali nessuno sente il bisogno.

L'Italia necessita, per il proprio consumo interno, di 55 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi, ma ne raffina circa 71 milioni: il nostro fabbisogno dovrebbe essere, pertanto, ben coperto. Il problema dell'approvvigionamento, inoltre, è noto da tempo alle autorità comunitarie. Come ha dichiarato la commissaria per l'Energia Kadri Simson, l'introduzione dell'embargo è stata annunciata già da giugno scorso. Gli Stati hanno avuto quindi tutto il tempo per fare scorte e, dato non indifferente, l'Europa avrebbe nel frattempo più che dimezzato le importazioni di gasolio dalla Russia. Questo non significa che non ci si debba preoccupare, ma di certo queste osservazioni concorrono a produrre una conoscenza più reale dei fatti.

Naturalmente non si dovrà sottovalutare il rischio di interventi speculativi e sollecitare al riguardo la vigilanza delle Autorità competenti. Le rappresentanze di categoria dovranno tutelare le realtà associate, ad esempio pressando l'Esecutivo affinché si rendano spendibili le risorse già assegnate per legge all'autotrasporto (285 milioni di euro) e ribadendo la necessità di ottenere ulteriori interventi, in rapporto al mutare della situazione. Credo però sia anche compito delle rappresentanze serie contestare e fornire informazioni fondate per non generare polveroni o forme di propaganda ansiogene.

In settimana ho avuto modo di assistere all'intervista ad alcuni autotrasportatori in una trasmissione televisiva. Si sosteneva, nel servizio, che il prezzo del gasolio ha messo sul lastrico gli operatori del settore, i quali non avrebbero, oltretutto, ricevuto sostegni dal Governo. Tutto questo è falso o quantomeno impreciso! È ben possibile che, per altre ragioni, i prezzi dei beni di largo consumo siano lievitati, ma ciò di certo non ha a che fare con l'incremento dei costi di trasporto. Sappiamo inoltre tutti che il settore usufruisce di speciali misure compensative sul gasolio (che certo alla bisogna dovranno essere integrate). Non intendo dimenticare i problemi di chi utilizza automezzi più vetusti e meno performanti ecologicamente e che, pertanto, non può usufruire delle misure compensative a cui abbiamo accennato. Domando solo se non sia ipocrita chiedere di coniugare esigenze economiche e ambientali, se poi ci si dimentica della decisione, pienamente condivisa dalla categoria, di favorire lo svecchiamento del parco circolante e l'impiego di mezzi meno inquinanti. Insomma, allo stesso tempo non si può succhiare e soffiare, come dicono a Genova: occorre essere coerenti. Certo alcune scelte vanno gestite e mitigate con opportuni interventi di ristoro, ma l'obiettivo generale va perseguito.

Ma non vorrei che la superficialità nell'informare, più che essere il frutto di semplice ignoranza, fosse invece funzionale ad un altro obiettivo, come quello di indurre la gente a credere che i prezzi dei beni di prima necessità lieviteranno a causa delle maggiorazioni tariffarie applicate dagli autotrasportatori, che tutto questo voler insistere sul tema sia, insomma, solo una misera strumentalizzazione volta a far insorgere un clima preoccupante e a far notizia.

Queste le ragioni per le quali Conftrasporto insiste con il mondo della politica perché l'assunzione di certe decisioni sia informata, coerente ed in linea con le esigenze di chi fa impresa.

Chi rappresenta la categoria ha il dovere di evidenziare questi aspetti e contestare un modo ormai di moda di gestire la diffusione delle notizie in modo funzionale ad altri obiettivi. Così si prende in giro la gente!

Per questo occorre recarsi alle urne nel prossimo fine settimana e votare per chi condivide le proposte che le realtà territoriali aderenti al mondo Conftrasporto hanno elaborato per la logistica.

Paolo Ugge

RUOTE D'ITALIA 1° FEBBRAIO 2023

CONFTRASPORTO APRE LA STAGIONE DEL CONFRONTO PER EVITARE LA PROTESTA

Il titolo che ho scelto di mettere in testa a queste mie osservazioni odierne sembra quasi un controsenso, soprattutto dopo la riuscitissima assemblea tenutasi mercoledì a Roma. La partecipazione di quasi 400 imprenditori, del Vicepresidente del Consiglio e Ministro dei trasporti Matteo Salvini, del Viceministro dei trasporti Edoardo Rixi, delegato ai temi del mare, la presenza di parlamentari ed esponenti del mondo politico nonché dei vertici delle nostre federazioni aderenti, ha fornito l'immagine di cos'è realmente la Conftrasporto. Non un'immagine autopromozionale, ma la rappresentazione di una realtà viva, forte e operosa, che porta avanti con competenza e coraggio le tematiche presenti nel vasto mondo della logistica.

Le attività di confronto e dibattito sono proseguite sabato a Verona, dove un nutrito gruppo di autotrasportatori locali e di altre regioni ha affrontato la questione del corridoio del Brennero. Anche in questo caso occorre dare atto del coinvolgimento di parte delle rappresentanze politiche europee, nazionali e territoriali.

L'iniziativa ha visto coinvolte diverse associazioni territoriali ed operatori interessati che hanno deciso di dar vita ad un coordinamento per rappresentare con più forza una battaglia decisiva non solo per gli operatori del trasporto, ma anche dell'intera economia nazionale. Chi scrive ha potuto ricordare come la logistica sia la funzione essenziale per dare competitività al sistema produttivo italiano. "Senza logistica le merci restano sui piazzali e non raggiungono i mercati europei in tempo utile". Il danno economico dei divieti unilaterali imposti dall'Austria, dunque, non interessa solo le attività di autotrasporto, ma si estende all'economia intera. È per questo che non possiamo continuare a subire le conseguenze di scelte localiste che favoriscono economie locali a scapito di altri Paesi.

Occorre senza ombra di dubbio riconoscere l'interessamento del ministro Salvini che, già nella giornata di martedì, ha incontrato il suo omologo tedesco per affrontare congiuntamente il tema. Spiace constatare l'assenza di altre forze politiche, per lo più di opposizione, alle iniziative di cui abbiamo accennato, con la sola eccezione di Italia Viva, che ha partecipato attraverso la presidente del gruppo al Senato Raffaella Paita. Ci pare quindi doveroso e necessario che tutte le forze politiche facciano chiarezza rispetto alle proprie posizioni sull'*affaire* Brennero: gli elettori meritano infatti di sapere se il tema interessa tutte le

compagni parlamentari oppure no! Se tutte sono della medesima opinione sulla difesa delle imprese nazionali oppure no! All'appello lanciato da Fai/Conftrasporto ad avviare la fase del confronto togliendo i divieti notturni, il Presidente della provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher ha risposto rilanciando provocatoriamente l'idea del sistema "a prenotazione" sul corridoio del Brennero. Una proposta, questa, irridente e irricevibile, che non sembra voler tener conto della situazione, sempre più insostenibile.

Se si continuerà ad ignorare il problema, il rischio paventato dagli imprenditori aderenti alla Fai/Conftrasporto è quello dell'esplosione di iniziative di protesta, anche in forma autonoma. E si badi bene che simili manifestazioni potrebbero trovare questa volta la condivisione delle Autorità comunitarie, alle quali, come annunciato ieri, si rivolgeranno unitariamente i governi dell'Italia e Germania. Nel frattempo, l'azione legale intentata nei confronti della presidente della Commissione europea Von der Leyen da alcune federazioni seguirà il suo corso. È noto che il mancato intervento nei confronti di chi infrange un principio costitutivo dell'Unione Europea, come la libera circolazione delle merci, costituisce una evidente **omissione di atti d'ufficio**.

Ora si apre temporaneamente una fase elettorale che coinvolge due regioni che insieme governano circa 15 milioni di cittadini (Lazio e Lombardia). Oltre all'invito a partecipare alla consultazione elettorale che, come in ogni occasione Fai/Conftrasporto rivolge alla categoria, si evidenzia come la risposta dei cittadini potrà in modo evidente impattare anche sui temi che Conftrasporto sta sostenendo.

Pertanto:

domenica e lunedì 12 e 13 febbraio recarsi alle urne è un preciso interesse di tutti i cittadini, perché i temi del trasporto e della logistica e gli impegni assunti dalla politica e dalle istituzioni nel corso degli eventi dei quali abbiamo parlato, non vadano nel dimenticatoio. In gioco c'è il destino delle nostre imprese ed il futuro dell'economia nazionale. **Non partecipare rappresenta un autogoal disastroso per tutti!**

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA 18 GENNAIO 2023

PRODOTTI PETROLIFERI SPECULAZIONI E SUPERFICIALITÀ DA EVITARE

C'è sicuramente chi ritiene che gli imprenditori in particolare, e i cittadini più in generale, siano smemorati o disattenti.

Sulle recenti decisioni del Governo, che non ha rinnovato la riduzione delle accise sui carburanti, scaduta alla fine dell'anno, ed ha introdotto invece delle misure atte ad individuare ed a colpire ogni speculazione, non si può fingere di non vedere come esista disinformazione e speculazione anche di natura politica.

Non entrerò nel merito dei prezzi applicati alla pompa a coloro che effettuano i rifornimenti. Mi pare invece di poter affermare che la bolla in gran parte si stia sgonfiando e che, dopo l'incontro con il Governo, sia in atto la ricerca di soluzioni che allontanino il sospetto della speculazione dagli operatori della rete della distribuzione dei prodotti petroliferi. Occorre tuttavia una ricerca seria che eviti di incorrere in generalizzazioni e colpisca eventuali speculazioni.

Ovvio chi fa il furbo, chiunque esso sia, deve pagare e non scaricare la propria ricerca del lucro sugli utenti e su coloro che operano sulla rete. Mi pare che il riconoscimento di questo principio abbia consentito la sospensione delle azioni di protesta proclamate e l'avvio di un confronto sia per rendere accettabili sia le misure annunciate sulle forme di controllo che per discernere gli approfittatori dagli operatori onesti.

Mi pare anche chiaro che i provvedimenti siano emendabili e che questa possibilità rientri perfettamente nelle intese che dovranno essere definite tra le parti. Giusto ribadire, da parte delle rappresentanze, la necessità di individuare misure adeguate e condivise. Un po' esagerate - e forse più riconducibili alla propaganda politica - le prese di posizioni riportate in certi articoli di stampa. Ovvio che se il Governo dovesse immaginare di rivedere gli impegni già assunti, la scelta della protesta da parte degli interessati sarebbe più che condivisibile.

Qualche azzecagarbugli ha provato a coinvolgere in questa *bagarre* anche il trasporto professionale. Non intendo riproporre le lamentele di chi, alcuni mesi or sono, definiva lo sconto alla pompa una scelta penalizzante per chi aveva effettuato investimenti per l'acquisto di veicoli più moderni e si trovava messo sul medesimo livello di chi non li aveva effettuati. La distorsione della concorrenza era evidente. Oggi, tuttavia, si è tornati alla situazione in vigore prima dello sconto alla pompa. Le imprese dotate di veicoli Euro 5 e 6 torneranno quindi a

compensare, in base ad una disposizione europea, il differenziale tra l'accisa applicata al gasolio da autotrazione e quella applicata al gasolio commerciale. Non solo, ma con l'Esecutivo sono state definite misure già approvate dal Parlamento, quindi in vigore, che attendono solo l'emanazione degli atti amministrativi attuativi. Chi lamenta incrementi di costi di dieci mila euro ad automezzo forse dovrebbe essere più prudente. Ovviamente, da parte del Governo, sarà necessario darsi una mossa perché le imprese non possono aspettare ancora a lungo quanto loro dovuto per effetto delle intese sottoscritte.

In relazione agli incrementi che il registrato aumento dei prodotti petroliferi sui beni di consumo forse ai lanciatori di allarme si dovrebbe rammentare sia quanto incide la voce gasolio sul costo di un trasporto sia il peso netto che un automezzo di 44 tonnellate trasporta. La riflessione è quanto incida su un kilogrammo di pasta o di un prodotto del settore ortofrutticolo l'incremento della voce gasolio. Pertanto, prima di additare come colpevole il trasporto su gomma, sarebbe bene riflettere. Chi fa informazione non dovrebbe in alcun modo dimenticarlo.

Nei prossimi giorni si aprirà la fase di confronto con il Governo in quanto altre misure sia economiche che di natura regolamentare dovranno essere definite. Tutte tendono a dare risposte alle esigenze delle imprese di autotrasporto. Fai/Conftrasporto, unitamente ad altre federazioni responsabili, non demorderà ed avrà come obiettivo l'ottenimento delle misure già concordate e presenti nelle intese sottoscritte. Poi insieme alla categoria compirà le valutazioni ed assumerà le necessarie decisioni, rifuggendo da strumentalizzazioni che lasciamo ai politici politicanti.

Paolo Uggè