

Ruote d'Italia

di Paolo Uggé*

Una politica ad hoc per scongiurare la marginalizzazione

La spending review, ovvero la revisione della spesa pubblica decisa dal governo Monti per tagliare i costi della «macchina» statale, potrebbe riguardare anche il trasporto merci. Se questo dovesse accadere, potremmo assistere all'eliminazione degli interventi a pioggia per fare spazio a interventi pubblici che dovranno rispondere a una logica di crescita, di qualità e di rispetto delle regole, così come del resto già indicato dal Piano della logistica. Su queste indicazioni ruoterà l'eventuale confronto con il dicastero, confronto che non potrà assolutamente prescindere da due elementi: il rispetto delle regole e una rivisitazione dei criteri sugli interventi che non dimentichi le condizioni operative nelle quali operano le imprese di trasporto. Occorrerà partire, dunque, da criteri oggettivi e asettici. Il riferimento esiste. Ed è quanto di più serio e asettico possibile: viene fornito da uno studio comparativo che Er



in altri Paesi europei.

Il risultato è impietoso per le imprese di trasporto nazionali che non sono concorrenziali, senza una politica avveduta, rischiano un'ulteriore marginalizzazione non solo a livello europeo ma anche nazionale. Il posi-

zionamento competitivo delle aziende prescinde dal loro dimensionamento, ma dipende dalla frammentazione esistente. Lo scostamento nei costi sostenuti, rispetto a quelli medi europei, oscilla dal 15 per cento per le imprese proprietarie di un solo veicolo al 32,5 per cento per quelle con più di dieci mezzi. Le imprese dell'Est, che competono con le imprese strutturate nazionali (fanalino di coda per fatturato tra i Paesi della vecchia Europa), seppure abbiano un fatturato inferiore a quello delle imprese italiane, sono invece più competitive, presentando un differenziale medio dei costi inferiore del 38 per cento. Sono gli interventi a favore del settore fino a oggi ottenuti che hanno dunque consentito alle imprese nazionali di poter marginare i costi.

Ecco perché le regole sono l'unica chiave di volta da considerare nel confronto che si aprirà. E la copertura dei costi incompressibili per la sicurezza, da assicurarsi attraverso l'attuazione di controlli per garantire maggior tutela sulle strade per i cittadini, faciliterà la ricerca di una soluzione sugli stanziamenti. Occorrerà anche favorire scelte che sappiano coniugare la pianificazione dei sistemi di trasporto e incentivare la performance dell'intera catena del valore. Le infrastrutture sono gli strumenti per dare competitività. Ma occorrono prima le scelte.

*Presidente di Fai Confrtrasporto, vicepresidente di Con/commercio e consigliere del Cnel

