LA PAROLA AGLI ESPERTI DEL SETTORE TRASPORTI IMPEGNATI IN CAMPAGNA ELETTORALE

a cura di Roberto Bosticco e Francesca Vinai

Abbiamo intervistato sei personaggi di diverso colore politico impegnati nel settore trasporti.

Che cosa ne è emerso?

Ce n'è davvero per tutti i gusti, tra chi è d'accordo sulla TAV e chi no, tra chi riconosce un ruolo di primaria importanza alle aziende di trasporto su gomma e chi le vorrebbe ridimensionare, etc.

Sarà interessante mettere i politici alla prova: come faranno, infatti, a trovarsi d'accordo, quand'anche all'interno delle medesime coalizioni i punti di vista sono spesso diametralmente opposti o quantomeno distanti?

Di certo, sappiamo che i fondi a disposizione sono limitati e che, in linea generale, il futuro riserva al mondo del trasporto non poche incognite.

Per quanto ci riguarda, non verremo meno al nostro compito di seguire con attenzione lo svolgimento delle elezioni e, soprattutto, di vigilare sull'attività del nuovo Governo, di qualunque colore politico esso sia. Chissà che, grazie anche a questo, non ne esca, una volta tanto, qualcosa di buono per il nostro settore.

LE DOMANDE

1) Se otterrete la fiducia degli elettori, quali provvedimenti legati al mondo del trasporto adotterete?

2) Le aziende di trasporto italiane, più delle concorrenti estere, soffrono dell'attuale stato di crisi. Dal suo punto di vista, quali sono le principali cause?

3) Si vendono meno autovetture e, soprattutto, meno veicoli commerciali e industriali. Ritiene che siano necessarie delle politiche di incentivazione?

4) Rappresenta un vantaggio oppure un danno il fatto che in Italia oltre il 90% del trasporto di merci avvenga su strada?

5) Dal vostro punto di vista, quali sono le direttrici di trasporto da incentivare?

LE RISPOSTE

Stefano Esposito - PARTITO DEMOCRATICO In lista per il Piemonte al Senato Deputato uscente

1) Il mondo del trasporto è costituito dal trasporto su gomma e da quello su rotaia. Il primo versa in una crisi drammatica, che si trascina da molti anni. Noi non abbiamo interesse a colpire ulteriormente questo settore, ma lavoriamo per un'integrazione e un passaggio dalla gomma al ferro, in linea con quelli che sono i sistemi dei paesi più avanzati. Dobbiamo garantire costi nettamente più bassi, in quanto oggi la competizione europea vede le nostre aziende svantaggiate.

2) Le nostre aziende hanno costi per il carburante superiori a quelli degli altri paesi europei, per via di un sistema di logistica praticamente inesistente. Occorre un piano industriale. In questi anni ci si è occupati del settore del trasporto solo quando c'era il rischio di avere i tir fermi in mezzo alla strada. Non aver preteso dai governi che si sono succeduti un piano nazionale è una responsabilità che va suddivisa tra una politica incompetente e una certa mancanza di visione di chi questo settore lo vuole rappresentare.

3) Assolutamente si. Il trasporto su gomma ha ricevuto incentivi senza una politica complessiva ma con interventi emergenziali. L'incentivazione deve essere di carattere ambientale. Un parco viaggiante meno inquinante genererebbe minori emissioni, più sicurezza e minori costi. A causa della crisi, poi, si mettono alla guida di questi mezzi degli autisti di paesi stranieri, i quali accettano condizioni contrattuali che non sempre garantiscono qualità e sicurezza. Sono orgogliosamente italiano, non nazionalista: se incentivo l'impresa, se ne abbatto i costi e se le permetto di sostituire il parco circolante, quantomeno le domando una maggiore qualificazione professionale degli autisti, siano essi anche ucraini o rumeni. Sulle automobili, sono contrario a incentivi per la rottamazione. Dobbiamo capire se possediamo ancora un'industria nazionale automobilistica e favorire sempre di più l'auto a metano e quella elettrica. L'incentivazione a pioggia non risolverebbe il problema dell'inquinamento. Meglio incentivare, per esempio, l'aumento di punti in cui rifornirsi di energie alternative.

4) Un sistema squilibrato, non moderno. Non è un problema di danno o di beneficio: il sistema deve stare al passo con i competitori. Non dobbiamo uccidere il trasporto su gomma, come dicevano alcuni sostenitori del mio partito con una certa cultura ambientalista. Facciamo un favore a tutti se lo integriamo con il ferro.

5) Abbiamo immaginato per Torino uno dei più importanti poli logistici del nord Italia, grazie a una nuova linea ferroviaria tra il nostro Paese e la Francia. Contemporaneamente , se ne sta sviluppando un altro nell'area Domodossola-Novara ed è aperta la discussione su un retroporto con altro polo in provincia di Alessandria. Non possiamo lavorare sulla logistica immaginando che ogni pezzo di territorio si faccia il proprio polo senza seguire un piano nazionale. Le direttrici con il nord Europa mi paiono in avanzato stato di lavoro. Dobbiamo ammodernare il centro e il sud d'Italia, dove abbiamo una rete stradale e ferroviaria non degna di un paese civile. Sono favorevole a incentivare la green economy, ma senza grandi interventi di lavori pubblici non usciamo dalla crisi. Il corridoio mediterraneo consente di riportare all'antico splendore anche il nostro sistema portuale ed è parte integrante di una politica complessiva.

Bartolomeo Giachino - POPOLO DELLA LIBERTA' In lista Piemonte 1 alla Camera Ex Sottosegretario ai Trasporti e
ultimo Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica

1)
Ecco le prime cinque misure che prenderemo.

1. Ricostruzione della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica con gli stessi poteri che aveva prima della soppressione e con funzionamento a costo zero;

2. accelerazione dello Sportello unico doganale, nel quale faremo confluire tutto il sistema dei controlli, dalle dogane alla sanità, per rendere più competitivi i nostri porti;

3. normativa che incentivi i contratti "franco destino" e scoraggi il "franco fabbrica" negli scambi internazionali di merci, in modo da mantenere in Itala il controllo del processo logistico;

4. apertura di un tavolo con autotrasporto e committenza a cui chiediamo di darci ipotesi sui

tempi di pagamento a 30 giorni e sul miglioramento del funzionamento dell'83 bis [
NdR: il regime dei costi minimi
].

5. correzione della norma sui sistemi logistici portuali che consenta l'integrazione con gli Interporti, perché il recupero di efficienza del sistema logistico italiano parte dai nostri porti.

2) Le nostre aziende di trasporto risentono maggiormente della crisi perché in Italia si è avuto un maggior calo della produzione a causa della politica recessiva del Governo Monti. Inoltre, con l'avanzamento dell'Europa a 27 noi subiamo più di altri la concorrenza dei Paesi dell'Est. Infine, una parte del traffico che potrebbe arrivare ai porti italiani, diventando così appannaggio delle nostre aziende di trasporto, predilige i più efficienti porti del Nord Europa.

3) Si possono esaminare politiche di incentivazione per l'acquisto di Euro 6. Bisogna anche portare avanti la politica della distribuzione urbana delle merci che prevede l'utilizzo nelle aree urbane di mezzi Euro 5 o a metano.

4) Il fatto che in Italia il trasporto merci avvenga perlopiù su strada avverrà fintanto che non si attuerà una politica dei trasporti per l'intermodalità, come previsto dal Piano Nazionale della Logistica. Il nostro Paese ha bisogno di uno sviluppo più equilibrato dei trasporti, aumentando il trasporto su ferro.

5) L'intermodalità innanzitutto, incentivando ad esempio il ricorso alle autostrade del mare con un ferrobonus. Fondamentale per il Governo sarà, poi, lo sviluppo di un rapporto positivo con il mondo dell'autotrasporto: solo così si potrà attuare nei prossimi cinque anni la politica di sviluppo del settore trasportistico e logistico prevista dal Piano Nazionale della Logistica.

Partito Democratico

Silvia Velo - PARTITO DEMOCRATICO In lista per la Toscana alla Camera Deputata uscente nella IX Commissione Trasporti alla Camera

1)
Fra le cose che si possono fare subito:

- sterilizzazione delle accise sulla benzina;

- Testo Unico dell'autotrasporto per semplificare e riorganizzare;

- regolarizzazione dei rapporti contrattuali tra committenza e vettori.

2) Concorrenza straniera, con forme di dumping legata al costo del lavoro e al mancato rispetto delle regole; eccessiva polverizzazione del sistema aziendale italiano.

3) Dobbiamo trovare forme di incentivazione che sostengano il rinnovamento del parco veicoli a difesa dell'ambiente e per il risparmio energetico.

4) L'uno e l'altro. Da una parte il nostro sistema produttivo è fatto di piccole e piccolissime imprese, le merci compiono brevi distanze e per questo il trasporto su gomma è efficace per il nostro sistema di distribuzione delle merci. Dall'altra l'eccessivo ricorso alla gomma pesa troppo in termini ambientali e di dipendenza dal settore.

5) Occorre incentivare il cabotaggio marittimo e il trasporto su ferro; soprattutto occorre puntare sulla intermodalità e sulla creazione di un modello di logistica.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]