



OCCHIO AI TRASPORTI

ALBERTO BRANDANI: ECCO COME FEDERTRASPORTO VEDE L'ITALIA OLTRE LA MORSA DELLA CRISI

a cura di Ubaldo Pacella

«Fortunatamente, la crisi sembra aver allentato la morsa. Nel 2015 la nostra economia è tornata a crescere e con essa i trasporti che notoriamente crescono più del Pil quando l'economia tira e viceversa quando arretra. I dati 2015 testimoniano che il settore, nel suo insieme, è finalmente uscito dal periodo di crisi

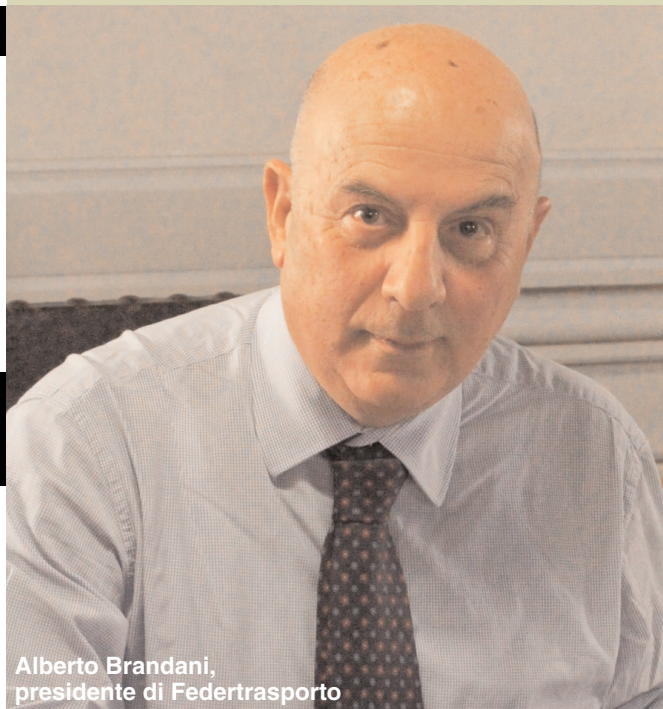
Alberto Brandani: manager di lungo corso, ha amministrato per oltre vent'anni il Monte Paschi di Siena; presidente di assicurazioni, banche estere ed aziende quotate in borsa, già nel Consiglio di amministrazione dell'Anas e poi delle Ferrovie dello Stato Italiane, è ora impegnato come presidente di Federtrasporto, che raccoglie le associazioni di operatori e gestori di infrastruttura del settore trasporti, logistica e turismo aderenti alla Confindustria. Costituita nel 1993, la Federazione è nata dall'esigenza di superare la tradizionale separazione su base modale della regolazione e dei mercati del trasporto, a favore di una concezione di sistema, multimodale e integrato, coerente con gli indirizzi nazionali ed europei. La missione primaria è infatti «favorire e promuovere processi di crescita e sviluppo del settore rappresentato - con particolare attenzione all'impiego delle nuove tecnologie ed all'integrazione dei diversi sistemi modali - quale fattore di interesse primario per la competitività complessiva del sistema economico-produttivo nazionale».

Domanda. L'elezione del Presidente di Confindustria si è conclusa sul filo di lana. Lei che l'ha vissuta in prima persona ci racconti come è andata.

Risposta. È stata una grande prova di democrazia. Hanno partecipato alle votazioni ben 192 delegati su 198, tre di questi erano in missione in Qatar, uno assente per motivi di salute: il messaggio che emerge, in un'epoca in cui si parla di crisi della partecipazione, è invece diametralmente opposto, rigore, coinvolgimento e trasparenza altro che primarie on-line o pasticciate. È stato un confronto combattuto ed incerto fino all'ultimo con i due candidati, Vincenzo Boccia e Alberto Vacchi, che hanno dato prova di grande «fairplay» che, al «fotofinish», ha visto prevalere il primo per una manciata di voti: 100 a 91.

D. Un commento sulla futura presidenza?

R. Il neo presidente Boccia ha davanti a sé un duplice compito: ricucire, per quanto possibile, le differenze emerse dalla votazione in Consiglio generale, e definire indirizzi strategici e misure concrete per catalizzare il pro-



Alberto Brandani,
presidente di Federtrasporto

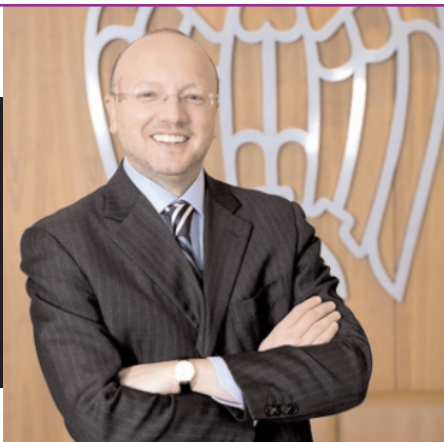
fondo processo di ammodernamento del sistema di rappresentanza che Confindustria ha deciso di avviare negli ultimi due anni con la riforma Pesenti. Sul primo punto segnalo da un lato la disponibilità del candidato sconfitto, Alberto Vacchi, a ricomporre, almeno per qualche verso, la divisione, e dall'altro la storia associativa di Vincenzo Boccia che ha fatto del dialogo e della concertazione la cifra della sua esperienza in Confindustria. Credo che vi sia la consapevolezza di una sostanziale convergenza degli indirizzi. Si delinea, d'altro canto, la necessità di riarticolare le competenze con un gruppo di lavoro molto più snello dei precedenti.

D. E sul piano dei contenuti?

R. Boccia ha mostrato equilibrio e cultura d'impresa. Nel suo programma, come ho già avuto modo di scrivere, tratta questioni di grande importanza per il sistema economico nazionale. Viene affrontata la tematica della produttività industriale e del rapporto costo del lavoro/unità di prodotto approfondendo, in questa cornice, il tema dei contratti di lavoro.

D. Parlando di contratti di lavoro, immagino voglia affrontare il tema del decentramento della contrattazione salariale al fine di favorire un maggiore allineamento tra salari e produttività?

R. È una raccomandazione di politica economica più volte avanzata dalle istituzioni internazionali, lo ha ricordato anche Mario Draghi in occasione del discorso di apertura del Forum europeo sulle banche centrali dello scorso anno. Le relazioni industriali devono diventare un importante fattore di competitività dell'economia italiana per trasformare in realtà la retorica sull'importanza della produttività. Il contratto nazionale deve raccogliere regole generali che valgono per tutti, in particolare per chi non ha gli integrativi, mentre i contratti aziendali di secondo livello servono a coniugare modalità organizzative innovative, investimenti e situazioni premiali per i lavoratori. Resta sullo sfondo la consapevolezza che si tratta di un obiettivo ambizioso in ragione tanto degli elementi di complessità connotati al fenomeno, quanto delle molteplici determinanti esogene al sistema di relazioni industriali.



Vincenzo Boccia,
presidente
designato della
Confindustria
dal 2016

D. Il programma è impegnativo ed affronta anche altri temi: quali?

R. Propone un'organica riflessione di politica economica diretta a ridurre il deficit competitivo ad esempio con le aziende tedesche. A parità di condizioni per ogni 100 euro di tasse che paga l'impresa tedesca la nostra ne paga 120, quindi, questione produttiva e questione fiscale. Ma non solo. Va drasticamente ridotto il gap infrastrutturale italiano.

D. Nello specifico?

R. Il manifatturiero è vitale per le sorti economiche di una nazione, ma se non c'è un sistema trasportistico che lo sostiene e lo colloca in condizioni di mercato a rimetterci non è solo l'industria, ma tutto il Paese. Occorre perciò un concetto moderno di politica industriale che comprenda il manifatturiero, i trasporti e le infrastrutture intese nella loro duplice accezione: materiali e immateriali. Vorrei soffermarmi proprio sulla digitalizzazione del Paese, decisamente troppo carente, che incide in modo accentuato sul sistema produttivo. Il differenziale con l'Europa secondo alcune stime può essere valutato in circa 25 miliardi di euro.

D. Lei è presidente di Federtrasporto, una federazione che raccoglie le associazioni di operatori e gestori di infrastruttura del settore trasporti, logistica e turismo aderenti a Confindustria. Ci fornisce qualche dato sull'andamento dei trasporti in Italia?

R. Fortunatamente, la crisi sembra avere allentato la morsa. Nel 2015, la nostra economia è tornata a crescere e con essa i trasporti che notoriamente crescono più del Pil quando l'economia tira e viceversa quando arretra. I dati dell'Indagine congiunturale sul settore dei trasporti che Federtrasporto porta avanti da oltre venti anni, ne danno conferma. La ripresa nel trasporto delle merci è contenuta, ma risulta più decisa nel trasporto passeggeri. Con riferimento a quest'ultimo, i dati raccolti per il 2015 testimoniano che il settore, nel suo insieme, è finalmente uscito dal periodo di crisi. La crescita è generalizzata e segna un aumento del 5 per cento per il trasporto aereo, del 4 per cento per quello autostradale, del 3 per cento per i traffici crocieristici. Per il comparto ferroviario, sulla media e lunga percorrenza, le aziende del Gruppo Fsi hanno aumentato i traffici del 2 per cento, che arriva al 4 per cento considerando la sola domanda dei servizi a mercato. Nel settore dei trasporti appaiono riconoscibili dinamiche evolutive che si snodano su scala globale. Due esempi per tutti: il recente raddoppio del Canale di Suez, che ha accresciuto la capacità di transito a 97 navi al giorno, e la prossima apertura della galleria del San Gottardo, che consentirà un signifi-



OCCHIO AI TRASPORTI

ficativo incremento dei volumi di traffico. Contemporaneamente il gap di competitività della logistica nazionale determina un extra-costi sul fatturato industriale superiore alla media europea dell'11 per cento. A tutto ciò si risponde investendo in politiche infrastrutturali, investimenti in grandi opere pubbliche e con la coerenza e la sincronizzazione degli interventi che sono il vero valore aggiunto da ricercare quando si ragiona di governance. Ce lo chiede l'Europa ma soprattutto conviene all'Italia.

D. Dunque come valuta le azioni del Governo per i trasporti?

R. Mi capita spesso di definire la stagione di governo che stiamo vivendo «ad alto potenziale di cambiamento» per il settore dei trasporti nel suo complesso. Diverse iniziative istituzionali, già avviate o semplicemente annunciate, sembrano possedere elementi di interesse per i nostri associati, ma è evidente che un giudizio finale su di esse potrà essere formulato solo quando sarà chiaro il loro quadro di attuazione complessivo.

D. Qualche esempio?

R. Partiamo dalle possibilità di sviluppo insite nelle azioni prioritarie del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica che, al momento della sua presentazione, apriva la strada ad un possibile percorso di riforma della legge quadro n. 84 del 1994 delle esistenti Autorità portuali. Ma lo schema di decreto legislativo in materia di riorganizzazione della disciplina concernente le Autorità portuali, presentato a fine gennaio, sembra tradire la filosofia originaria del Piano per il rilancio del settore. Mi spiego meglio: esso definisce una governance del sistema mare che di fatto esclude i rappresentanti delle imprese che operano nei porti dai nuovi «comitati di Gestione» - per intenderci i vecchi «comitati portuali» - assegnando a questi una mera funzione consultiva nell'ambito del «Tavolo del Partenariato della Risorsa Mare». Va da sé che un simile assetto è contrario a qualsiasi obiettivo di sviluppo e rilancio del settore portuale e logistico. Continuando, abbiamo peraltro rinvenuto diversi elementi di interesse nei lavori avviati dalla Segreteria tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito alla formulazione di linee di indirizzo strategico per il rilancio del



Lavori nella
galleria del
San Gottardo



trasporto ferroviario delle merci e dell'intermodalità terrestre. Abbiamo ritenuto opportuno richiamare la necessità di una politica di riequilibrio modale a tutto tondo, che dia coerenza ai diversi Piani di settore approvati o in via di definizione. Sul tema delle infrastrutture di sistema, invece, vorrei richiamare l'attenzione sull'utilità di ultimare, ad esempio, le opere previste dalla legge obiettivo che siano state realizzate per oltre il 50 per cento e quelle con apporto di capitali privati che rappresentino uno sgravio per lo Stato. Ritengo che il «project financing» nel nostro Paese non abbia funzionato per il modo in cui è stato pensato e realizzato, ciò non vuol dire che potrebbe dimostrarsi utile se concepito in modo innovativo. Il terzo valico sulla direttrice dal Nord Europa a Genova è decisivo per lo sviluppo del triangolo Lombardia, Piemonte e Liguria. Molte sono, inoltre, le ricadute sul sistema dei trasporti dalle scelte internazionali, basti pensare all'allargamento di Suez che porterà nel Mediterraneo molte più navi, se Genova non si attrezza non riuscirà ad intercettare volumi crescenti di traffico a favore di altri porti anche del nord Europa.

D. Cosa può dirci dei costi derivanti dall'assenza di buone leggi, dalla regolazione sovrabbondante e dalla propensione tutta italiana a recepire norme comunitarie ed internazionali in modo penalizzante per il nostro Paese appesantendo i requisiti tecnici e gli standard funzionali in esse previste?

R. Tali costi, appesantendo i requisiti tecnici e gli standard funzionali in esse previste, sono ancora troppo elevati. In estrema sintesi, la mancata adeguatezza del quadro regolatorio contribuisce a far levitare i costi di realizzazione delle infrastrutture, quelli delle imprese ed i prezzi per l'utenza finale, ampliando il gap che caratterizza l'Italia rispetto ai suoi principali concorrenti. A titolo di esempio, desidero richiamare un caso ancora aperto legato al recepimento di una norma prodotta nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale, che introduce dal 1° luglio 2016 l'obbligo di pesatura dei container quale condizione per il loro caricamento sulle navi destinate all'esportazione. Al riguardo, auspico che l'Italia recuperi il ritardo registrato in fase di recepimento, che espone i nostri scali ad un elevato rischio di congestione, orientandosi ad applicare la norma secondo modalità di pesatura dei container non penalizzanti rispetto a quelle utilizzate negli altri Paesi.

D. È notizia di questi giorni che il Governo austriaco intende rendere più rigorosi i controlli al valico del Brennero per impedire l'ingresso nel Paese di migranti provenienti dal Sud e non solo, sempre più spesso si sente parlare di

una sospensione generale degli accordi di Schengen. Come valuta gli impatti di una simile eventualità sulla mobilità di merci e persone?

R. Parliamo innanzitutto di un grande fallimento politico e sociale che la stessa Commissione europea ritiene possa mettere in pericolo le conquiste del mercato interno ed il suo completamento, esercitando un impatto dirompente sulla crescita economica della intera Unione. Sul piano economico, nonostante sia difficile fare una stima precisa, ritengo che i flussi delle persone e l'interscambio commerciale subirebbero inevitabili rallentamenti, ma quello che più impressiona sono i numeri. Immagini soltanto che, secondo il Parlamento europeo, sono oltre 3,5 milioni le persone che ogni giorno, a vario titolo, attraversano una frontiera «Schengen», di cui 1,7 milioni sono lavoratori transfrontalieri. La quantificazione dei costi è complessa soprattutto per le persone, ma è intuibile che siano enormi. Più facile farlo per i traffici merci. Solo per avere un'idea, prendendo a riferimento il trasporto stradale lo stesso Jean-Claude Juncker ha recentemente ricordato al Parlamento europeo che un'ora di ritardo equivale a un costo medio stimabile in 55 euro per veicolo. Se si considera, come ha fatto l'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, che ogni anno i veicoli che attraversano una frontiera Schengen sono circa 60 milioni, e se ipotizziamo che ciascun veicolo perda in media mezz'ora per code e maggiori controlli alla frontiera, il conto è presto fatto: le perdite superano 1,5 miliardi di euro. Ovviamente la stima è parziale e per difetto. Altri studi, altrettanto autorevoli, riportano stime complessive che vanno dai 5 ai 18 miliardi di euro l'anno. Si tratta di valutazioni suscettibili di significative variazioni, da interpretare con grande cautela. Resta il fatto che una eventuale decisione di rimettere i controlli al Brennero potrà incidere sulla nostra economia in modo assai oneroso.

D. Lei è una delle personalità che ha amministrato il Monte dei Paschi di Siena e che lo ha reso grande, come giudica la situazione che sta vivendo la Banca Mps?

R. Ritengo che l'amministratore delegato Viola abbia fatto un grande lavoro sistemando sia in termini giuridici che economici la vicenda del Monte dei Paschi. Si tratta di impegnarsi a fondo ancora sulla rete che è sempre stato il motore diesel della banca senese. Non ci dimentichiamo che il marchio Monte dei Paschi ha uno straordinario appeal in tutto il mondo, non solo nella comunità economica finanziaria, maggiore di quello che oggi traspare in una stagione tormentata. ■

«A titolo di esempio, desidero richiamare un caso ancora aperto legato al recepimento di una norma prodotta nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale, che introduce dal 1° luglio 2016 l'obbligo di pesatura dei container quale condizione per il loro caricamento sulle navi destinate all'esportazione. Auspico che l'Italia recuperi il ritardo registrato in fase di recepimento, che espone i nostri scali ad un elevato rischio di congestione, ad applicare la norma secondo modalità di pesatura dei container non penalizzanti rispetto a quelle utilizzate negli altri Paesi.»



Jean-Claude Juncker, presidente della Commissione europea dal 1° novembre 2014