

L'ALLARME AL FORUM DI CERNOBBIO. SANGALLI: «COSTRETTI A DELOCALIZZARE PER SOPRAVVIVERE»

Trasporti, l'Italia è terra di conquista

Cresce la movimentazione di merce, ma fisco leggero e regole blande favoriscono le aziende straniere

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

CERNOBBIO. Tra 2016 e 2018 il trasporto su ferro è cresciuto oltre il 5%, quello su gomma del 4% ma le imprese dei Paesi dell'Est Europa cannibalizzano il mercato italiano (con una quota cresciuta in 10 anni dal 25% al 55%) favorite da fisco meno pesante, minor costo del lavoro, meno regole. Sono i dati che emergono dal Rapporto dell'Ufficio studi di **Confcommercio** realizzato con Isfort e presentato al terzo Forum internazionale di Conftrasporto-Confcommercio.

Sempre in 10 anni, il traffico su gomma delle imprese dell'Est, da e verso l'Italia, è salito del 198%, quello delle imprese italiane è invece sceso di circa il 70%, e mentre tra 2005 e 2015 il mercato del trasporto internazionale merci su gomma da e per l'Italia è cresciuto di quattro miliardi, le imprese italiane hanno perso 1,5 miliardi di valore della produzione. «Una colonizzazione - commenta **Carlo Sangalli**, presidente di **Confcommercio** - che ha spinto i nostri imprenditori a delocalizzare per sopravvivere. Un fenomeno che penalizza i redditi interni, riduce il tasso di innovazione, pregiudica le prospettive di integrazione del sistema con il resto d'Europa».

Nel mirino di Conftrasporto, come sempre, l'ingessatura burocratica dell'Italia (dove gli imprenditori dedicano agli adempimenti il 52% in più delle giornate rispetto ai concorrenti degli altri Paesi europei per un mancato fatturato di 790 milioni di euro l'anno) ma anche l'incapacità dell'Europa a garantire regole uguali per tutti. Proprio per questo, in testa alle richieste che vengono fatte dalla categoria al governo - ieri i rappresentanti erano il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, e quello del Lavoro, Giuliano Poletti - ci sono le modifiche al "pacchetto mobilità"

presentato dalla Commissione europea a maggio scorso, proprio per introdurre nuove misure contro la concorrenza sleale e il dumping sociale, subordinando qualsiasi forma di ulteriore liberalizzazione delle attività di cabotaggio a un riallineamento europeo delle condizioni fiscali e previdenziali delle imprese. Un tema sul quale, ha rassicurato Poletti, il governo è al lavoro: «Stiamo ampliando lo spazio della trattativa, proprio per trovare le giuste compensazioni». Anche Delrio ha assicurato che il pacchetto trasporti è uno degli obiettivi che il governo vuole portare a termine entro le elezioni.

Concorrenza sleale e dumping sociale - sottolinea Paolo Uggè, presidente di Conftrasporto - rischiano di far perdere all'Italia l'appuntamento con la via della Seta. Ad oggi, benché si individuino i porti di Genova, Trieste e Venezia come terminali in Italia di questo grande progetto, è solo il terminal di Vado Ligure, in costruzione, a beneficiare della partecipazione del gruppo cinese Cosco, al 49% - e ieri c'era proprio Augusto Cosulich, socio italiano di Cosco, tra i relatori alla kermesse di **Confcommercio**, che tra l'altro a proposito di norme disomogenee in Europa ha segnalato l'assenza di controlli doganali in diversi Paesi del Vecchio Continente, Spagna in primis.

La politica italiana dei trasporti, ragiona Uggè, deve avere continuità. «Non è possibile che ogni nuovo governo metta nel cassetto i piani del precedente. Per questo rilanciamo la proposta di ricostituire la consulta del Trasporto, che abbia in seno tutti i rappresentanti del settore, e che possa avere una funzione di consulenza nei confronti del ministero, proprio per dare una continuità all'azione dei governi. A maggio Delrio mi disse che era una proposta interessante...». Dal pal-



co il ministro risponde ricordando le riforme del governo nel settore, a partire da quella sulle autorità di sistema portuale: «Riforme - dice Delrio - che penso abbiano impostato le politiche dei trasporti per i prossimi anni, indipendentemente da chi sarà al governo, perché questi non sono temi né di destra, né di sinistra».

Confmare? Meglio "super-Fedarlinea"

A Cernobbio non è passato inosservato il costante riferimento alle compagnie di navigazione, e in effetti molto si discuteva a margine del Forum sul rilancio della Fedarlinea, ex associazione delle compagnie di navigazione statali che ha raccolto gli armatori delusi da Confitarma, come Vincenzo Onorato, le società vicine alla galassia di Gianluigi Aponte e numerose aziende di collegamenti minori per passeggeri. Questa mattina parlerà di porti proprio Fabrizio Palenzona, da molti dato come futuro presidente della "nuova" Fedarlinea, benché la sensazione che circolava ieri a Cernobbio tra gli addetti ai lavori era che la **Confcommercio** sia più orientata a mantenere il "marchio" Fedarlinea (presentata ieri come l'associazione che rappresenta la maggioranza assoluta degli armatori italiani) piuttosto che lanciare una nuova associazione e un nuovo nome. «Oggi non ci fanno parlare di armatori - scherza Uggè - ma posso dire già che non faremo proclami. Noi siamo cattolici: lasciamo che i pargoli vengano a noi... Se qualche privato vorrà fare qualche annuncio, noi ne saremo lieti». La galassia Fedarlinea ieri era rappresentata da Luigi Merlo (responsabile di Msc per i rapporti istituzionali in Italia), Achille Onorato (amministratore delegato di Moby) e Massimo Mura, numero uno della Tirrenia.



L'apertura dei lavori del Forum internazionale di Cernobbio