

ATTUALITÀ

LA VOCE
 IL TEMPO

Ungheria, Orban: «Ho vinto contro Zelensky»

In tempi di crisi non si cambia il timoniere: è una delle leggi non scritte della politica. Probabile che accada tra un paio di settimane in Francia con Emmanuel Macron, così è stato in Ungheria alle elezioni legislative della scorsa domenica. I magiari tornano infatti ad affidarsi a Viktor Orban - leader di Fidesz, formazione della destra nazionalista - che viene riconfermato alla guida del Paese per altri quattro anni. È la sua quinta vittoria elettorale. Divenuto premier una prima volta nel 2002, sconfitto nel 2006, dal 2010 ha sempre superato indenne tut-

non a caso, appena rieleto, ha ricevuto le felicitazioni del presidente russo Vladimir Putin. Tutto questo non cambia però le concrete scelte dell'Ungheria, membro della Nato a pieno titolo, che dato il via libera sia alla risoluzione Onu di condanna dell'invasione russa dell'Ucraina sia alla fornitura di armi a Kiev. Ovviamente senza il transito cui si è accennato sopra. L'atteggiamento filo russo di Orban ha però spezzato il fronte di Visegrad, in quanto gli altri soci del sovranismo antieuropeo - Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia - sono tra i Paesi



te le successive tornate, giungendo al suo quarto mandato consecutivo.

Un successo inequivocabile con il 53 per cento dei suffragi, che permette a Fidesz e ai suoi alleati cristiano democratici (Kdnp) di conquistare 135 dei 199 seggi del Parlamento, di cui 106 assegnati in altrettanti collegi uninominali e 93 con metodo proporzionale con sbarramento al 5 per cento. Ferma al 36 per cento, con 56 seggi, la lista Uniti per l'Ungheria, capitanata dal centrista Peter Marki-Zay, che riuniva forze di opposizione ad Orban dalla sinistra radicale alla destra moderata. Sette seggi conquista anche il movimento di estrema destra Patria Nostra.

In campagna elettorale pareva esserci un testa a testa tra Fidesz ed Uniti per l'Ungheria, nelle urne però ha nettamente prevalso Orban, allestando i cittadini con la promessa di mantenere l'Ungheria del tutto al di fuori del conflitto russo-ucraino per garantirsi il gas russo, da cui Budapest dipende per l'80 per cento del proprio fabbisogno. In quest'ottica si colloca il divieto di transito sul territorio magiaro delle forniture belliche per l'Ucraina.

Ostentata freddezza con Kiev, dunque, e velata complicità con Mosca: questa la linea del premier nazionalista che



Il premier uscente ha ottenuto il quarto mandato. Nazionalista, ostenta freddezza con Kiev e complicità con Mosca

più determinati a contrastare le mire egemoniche di Putin. Sul fronte interno il premier resta fautore di una linea ultraconservatrice fino a mettere in discussione alcuni fondamenti dello Stato di diritto. Non a caso l'Unione europea minaccia di sospendere gli aiuti economici a Budapest qualora prosegua questa deriva illiberale, in cui viene messa in discussione l'indipendenza della magistratura e quella della stampa.

Temi che non sembrano però aver influito sul voto ungherese, anche se forse questa volta ad agevolare Orban ha contribuito la drammatica situazione europea, influenzando sugli umori di un elettorato che alla fine ha preferito il certo per l'incerto.

A. NOV.

Peron: «Serve un piano strategico sui trasporti»

L'Italia quando deve reagire di fronte ad una situazione

di emergenza storicamente ha saputo sempre trovare risorse e capacità indiscutibili. Quando però deve pianificare ed individuare una strategia a medio lungo termine escono i nostri limiti come Paese: mancanza di competenze nei ruoli chiave e scarso coraggio nell'intraprendere scelte che porteranno risultati nel lungo periodo. La guerra in Ucraina non fa altro che mettere ulteriormente a dura prova la nostra economia chiamata a confrontarsi con un mercato globale». Con queste parole Alessandro Peron, segretario generale della Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali) illustra il difficile contesto attuale, evidenziando al tempo stesso come «il Pnrr ci offre delle grandi opportunità. Dobbiamo pensare a politiche economiche e sociali di lungo periodo, coraggiose e con una visione di prospettiva».

In questo quadro di crisi, prima la pandemia poi la guerra, come si colloca l'autotrasporto?

L'autotrasporto in Italia è lo specchio della nostra economia. Debole, frammentato e con tante regole ma che nessuno rispetta, dando spazio alla concorrenza sleale. Siamo uno dei paesi in Europa che maggiormente importa ed esporta merci, siamo una piattaforma logistica naturale tra il Mediterraneo e ponte dall'Europa verso l'Africa, futuro continente del consumo. Ma nonostante ciò, negli ultimi decenni, non abbiamo mai disegnato un piano strategico sui trasporti e la logistica in Italia.

Cosa è accaduto?

Abbiamo investito in decine di porti e interporti senza una visione, non abbiamo voluto affrontare i veri problemi infrastrutturali e abbiamo avuto paura di investire in grandi opere come il ponte sullo Stretto o portare a termine la Tav. Se poi aggiungiamo la volontà di far proliferare piccole realtà aziendali molto spesso artigianali con lo scopo di mantenere prezzi bassi e un settore controllabile, tutto questo, di certo, non fa ben sperare per il futuro. Nei prossimi anni abbiamo una grande sfida anche nel nostro settore: ridurre il numero di imprese tramite l'aggregazione, aiutarle nel cambiamento di mentalità da imprese artigiane a imprese manageriali in grado di competere in un mercato globale e infine, ma

non ultimo, tutelare le imprese virtuose a discapito di chi, come spesso accade in tempo di crisi, fa il furbetto.

Come è strutturato il vostro comparto?

Il nostro settore conta dei numeri molto importanti per l'economia del Paese: più di 100 miliardi di euro di fatturato, più di 1,2 milioni di lavoratori con un peso sul Pil che supera il 7 per cento che sale al 10 se aggiungiamo tutto l'indotto diretto. Questo dovrebbe far comprendere a tutti come sia strategico e importante il trasporto in Italia. In fondo, praticamente tutti i beni e i prodotti che utilizziamo in qualsiasi momento della giornata sono stati trasportati in qualche modo da una nostra impresa. Il nostro è un comparto trasversale a tutti gli altri e la nostra maggior o minor efficienza rende più o meno competitivo il sistema Paese.



«Servono regole certe e un salto di mentalità: da imprese artigiane a manageriali in grado di competere in un mercato globale»

Vorrei ricordare a tutti che abbiamo potuto vivere dignitosamente in piena pandemia, durante i giorni del lockdown, proprio grazie ai lavoratori del trasporto e della logistica, che non si sono mai fermati e hanno consegnato a casa di ognuno di noi tutto quello che ci serviva.

Quanto sta incidendo il caro carburanti?

Il gasolio soprattutto per le imprese di autotrasporto conta circa il 30 per cento dei propri costi diretti e come si può ben comprendere ha avuto un impatto dirompente. Le imprese più strutturate sono riuscite a girare una parte degli aumenti ai propri clienti; le imprese meno strutturate hanno dovuto assorbire gli



aumenti con la conseguenza di evidenziare ancora di più i problemi di cui prima accennavo. Le imprese che hanno investito su veicoli più «ecologici» sono state maggiormente penalizzate con aumento degli additivi per il gasolio o del metano liquido che hanno superato il 300 per cento. Siamo riusciti ad ottenere da parte del Governo qualche piccolo intervento, ma se la situazione non si normalizzerà a breve l'impatto potrebbe mettere a dura prova la continuità aziendale di molte imprese che potrebbero essere costrette alla chiusura.

Per avviare una fiscalità ecologica, si parla di eliminare le agevolazioni fiscali, le famose tax expenditures, connesse ai combustibili fossili. Come la vede?

Eliminare le agevolazioni connesse ai combustibili fossili significa per il nostro settore eliminare la possibilità per circa 200mila veicoli Euro 5 ed Euro 6 di poter usufruire di un'accisa agevolata, che va a influire nella tariffa di trasporto. Se si dovesse eliminare, al di là del malcontento del settore, si riverserebbe un maggior costo nel servizio di trasporto e di conseguenza nel prodotto finale. Si andrebbe, paradossalmente, ad agevolare proprio le imprese che utilizzano veicoli vecchi che sono poco sicuri e molto inquinanti a discapito delle imprese più virtuose che hanno un parco veicolare nuovo, più sicuro e a basso impatto ambientale. Credo sinceramente che abbiamo una visione della sostenibilità ambientale miopia e limitata.

In che senso?

Dobbiamo comprendere che l'impatto ambientale non si può valutare soltanto in base alla tipologia di carburante che si utilizza, ma dovrebbe prendere in esame molti altri aspetti, come l'ottimizzazione dei flussi, l'utilizzo dell'intermodalità, la riduzione delle soste eccessive al carico e scarico. Occorre cioè un approccio rivolto ad una valutazione di insieme. Il 95 per cento dei veicoli sono a gasolio e attualmente non ci sono carburanti alternativi che nel breve periodo possano far migrare velocemente gli oltre 4 milioni di veicoli in Italia adibiti al trasporto merci. Però già da domani si potrebbe evitare che questi veicoli viaggino semivuoti, rimangono fermi in colonna a motore acceso, percorrono le stesse vie alla rinforsa della consegna del giorno dopo. Questa è vera sostenibilità.

Mobilità elettrica, il comparto dell'autotrasporto è

Alessandro Peron, segretario generale della Fiap, Federazione italiana autotrasportatori professionali

ONALI INTERVIENE SULLE SFIDE APERTE NEL SETTORE DOPO LA CRISI CAUSATA DA GUERRA E PANDEMIA: MUOVIAMO IL PAESE, NON SPRECHIAMO IL PNRR



pronto a misurarsi con questo cambiamento epocale?

I nostri imprenditori sono pronti e consapevoli di poter dare il loro contributo per l'ambiente. Ma per questo cambiamento ci vogliono infrastrutture, tecnologie e comprendere che ci sarà un impatto economico anche sul prodotto finale. Questo è importante dirlo chiaramente: la sostenibilità ambientale avrà un costo che dovremmo pagare tutti noi consumatori. La politica avrà un ruolo importante perché deve accompagnare questo cambiamento con tutte le misure necessarie

trica sempre proveniente dal fossile.

L'integrazione tra logistica e trasporti è uno dei punti forti del Pnrr. Come vi state preparando?

Siamo a completa disposizione per confrontarci su questa importante sfida soprattutto visti le ingenti somme riservate al nostro comparto. Attualmente però il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile si sta muovendo senza coinvolgere gli attori protagonisti, ovvero le categorie interessate. Mi auguro che si evitino le vecchie abitudini di utilizzare le opportunità contenute



Il settore conta più di 100 miliardi di euro di fatturato, 1,2 milioni di lavoratori con un peso sul Pil che supera il 7% (10% con l'indotto)



«Il caro carburanti ha un impatto dirimpente: il gasolio conta il 30% dei costi diretti; chi ha investito sui veicoli più 'ecologici' è stato penalizzato con l'aumento del costo degli additivi: più 300%»

sia in termini di investimenti pubblici che di sostegno agli investimenti delle imprese. In Italia la maggior parte della produzione energetica deriva da centrali alimentate da prodotti fossili e solo una piccola parte da fonti rinnovabili. Di conseguenza, come si diceva prima, da un lato si vuole disincentivare i carburanti di provenienza fossile e dall'altra si continuerà a far funzionare i nostri veicoli alimentati con energia elet-

nel Pnrr per 'fare campagna elettorale' con investimenti a pioggia senza una strategia. Il Pnrr è un potente stimolo per spingere il nostro Paese a fare quegli investimenti e a realizzare quelle infrastrutture che per anni abbiamo sempre rinviato. Si tratta di una sfida che va affrontata insieme: istituzioni ed imprese, facendo sistema. Altrimenti si rischia di perdere questa occasione irripetibile.

Aldo NOVELLINI



La guerra sacrilega sconvolge gli scenari della politica italiana

Mosca: possibile un incontro tra Kirill e il Papa

Un incontro tra Papa Francesco e il Patriarca ortodosso di Mosca Kirill «è in preparazione e spero si svolga nel corso di quest'anno». A dirlo lo scorso 1° aprile è una voce di peso, Hilarion Alfeev, metropolita di Volokolamsk e presidente del Dipartimento delle relazioni esterne del Patriarcato, che ha rilasciato dichiarazioni al canale televisivo Russia 24, nel programma «Chiesa e mondo», rilanciate dalle principali agenzie di stampa russe. Il metropolita Alfeev ricopre un ruolo importantissimo nella gerarchia ortodossa moscovita: è di fatto il numero due e il ministro degli Esteri, un ruolo che apre la strada al Patriarcato, come è successo



all'attuale Patriarca Kirill. Alfeev ricorda le due conversazioni del 16 marzo di Kirill con il Pontefice romano Francesco e con l'Arcivescovo di Canterbury Justin Welby, primate della Chiesa anglicana: «Era molto importante che i rappresentanti delle più grandi Chiese cristiane comunicassero tra loro in questo momento critico» e che lo facessero in un modo inusuale, senza aspettare di vedersi personalmente, «poiché gli eventi si stanno sviluppando molto rapidamente». All'appuntamento del 16 marzo hanno partecipato Hilarion Alfeev con il Patriarca Kirill e il cardinale Kurt Koch, presidente del Pontificio Consiglio per l'unità dei cristiani, con Papa Francesco. Il primo a parlarne, il 18 febbraio, fu l'ambasciatore russo presso la Santa Sede, Aleksandr Avdeev, in un seminario italo-russo a Genova: «Stiamo preparando il secondo incontro tra Papa Francesco e il Patriarca Kirill», disse, «penso che sarà molto importante, non solo per le relazioni internazionali, ma anche per lo sviluppo delle relazioni tra le due Chiese: siamo i figli di una civiltà cristiana, abbiamo dei valori morali ed etici comuni». Con l'aggressione dei carri armati di Putin in Ucraina, dal 24 febbraio, anche l'incontro Francesco-Kirill diventa incerto e problematico. Ora dal Patriarcato arriva la conferma che l'evento è in preparazione.

P.G.A.

grande ammiratore di Putin, e la posizione occidentale, atlantica, europeista del ministro degli Esteri Di Maio.

In una intervista a «La Repubblica» Giuseppe Conte ha condannato l'invasione russa, prendendo contemporaneamente le distanze dagli Stati Uniti, criticando Draghi sulle sanzioni e sulla politica europea di difesa, ma senza rompere (come potrebbe determinare una crisi con la guerra nel cuore dell'Europa?). Forza Italia segue un doppio binario: è governativa con il vice-presidente Tajani e i ministri, cauta con Berlusconi (da sempre amico di Putin), che ha criticato l'invasione ma senza citare alcuna responsabilità del leader del Cremlino. «Atlantici», ma con molte sfumature, gli esponenti centristi, da Calenda a Renzi, da Toti a Lupi, sempre alla ricerca di un'unità che appare lontana. Infine a sinistra sta per formarsi un'aggregazione «pacifista», neutralista, con i Verdi di Bonelli, la componente di Frattoni e, forse, Rifondazione Comunista. Questo mosaico di posizioni, lontano dall'antitesi De Gasperi-Togliatti o dal «compromesso storico» Moro-Berlinguer (che nel '76 elogiò l'ombrello della Nato), non rende certamente facile la collocazione internazionale dell'Italia, mentre in Parlamento si confermano le divergenze anche sui temi comuni, dalla composizione del Consiglio Superiore della Magistratura alla riforma del catasto.

È invece positivo il cammino alla Camera della proposta di legge sullo «jus scholar», che apre la via della cittadinanza ai giovani nati in Italia, figli di immigrati, dopo un ciclo di studi; Forza Italia consente, su questo tema, ad una maggioranza «europea», Ursula, favorendo l'iter del provvedimento anche al Senato. Sull'immigrazione continua la vasta solidarietà, pubblica e privata, ai cittadini ucraini (ormai sono oltre quattro milioni i profughi, destinati ad aumentare); permane la reticenza (denunciata dal Papa a Malta) verso i naufraghi del Mediterraneo; ad esempio alla frontiera di Ventimiglia, come ha rilevato la Caritas, i gendarmi francesi danno via libera agli Ucraini, ma fermano «gli altri». Come se non fossero anch'essi dei poveri sfruttati, emarginati, non meritevoli di abbandono.

Mario BERARDI