



FOCUS DAL TERRITORIO



Petrogalli: 30 anni al servizio dell'autotrasporto

Intervista allo storico presidente della FAI di Brescia che ha portato da 38 associati ai 2.380 iscritti di oggi.

Pioniere di un nuovo modo di vedere l'autotrasporto e di fare sistema con le altre associazioni, Petrogalli ripercorre con noi le tappe e gli eventi che ha vissuto in prima persona per tutelare e far crescere la categoria degli autotrasportatori

di Daniella Rodeschini

Interrompere una qualsiasi esperienza professionale implica tracciare un bilancio di quanto si è fatto. Interrompere un'esperienza che non ha voluto dire semplicemente svolgere un'attività o guidare un'impresa, ma stare al volante (oltre che della propria azienda) anche di una federazione capace di associare migliaia d'impresе, assumendosi la responsabilità di indicare a migliaia di persone la miglior strada da seguire, vuol dire molto di più. Farlo dopo essere stati la guida, il punto di

riferimento, per 30 anni, significa molto di più: vuol dire ripercorrere tutta una vita, professionale ma anche umana; vuol dire rivivere, come in centinaia di flash back, un fiume di momenti, incontri, progetti e battaglie. Significa rivivere soddisfazioni, delusioni, speranze. Significa raccontare un "mondo" fondamentale per l'economia e per la crescita dell'intero Paese come lo è quello dell'autotrasporto, analizzarne i cambiamenti, le manovre meglio riuscite e quelle meno, le accelerate e le frena-

te... Un anno esatto dopo aver lasciato la guida di FAI Contrasporto Brescia, Antonio Petrogalli presidente-padre dell'associazione che ha preso in mano quando contava solo 38 associati e che ha consegnato nelle mani del suo successore, Sergio Piardi, con 2380 iscritti, ha deciso di ripercorrere con noi questi straordinari 30 anni.

Lo ha fatto all'indomani dell'assemblea annuale che si è tenuta il 27 settembre scorso nella sala conferenze di Ubi Banca a Brescia, accettando l'invito di Stradafacendo.tgcom24 e di Trasporto Commerciale a compiere questo viaggio. Attraverso i momenti più significativi della sua carriera e della sua vita, ma anche, contemporaneamente, attraverso la vita di migliaia di altri autotrasportatori e attraverso la storia stessa del trasporto merci italiano. Cosa ha visto in questo viaggio nel passato Antonio Petrogalli, ricostruito con l'assistenza dell'insostituibile "compagna di viaggio" in FAI, Giuseppina Mussetola e di altri preziosissimi collaboratori? Moltissime cose. Ha rivisto, nitidissima, una delle più grandi soddisfazioni: quella di aver con-

Assemblea generale FAI Brescia con da sinistra, Russo, Petrogalli, Mussetola, Piardi e Roncadori.



BRESCIA

tribuito a rendere la categoria degli autotrasportatori più consapevole, preparata, sicura, professionale. Ha rivissuto il rammarico di dover constatare come a questa crescita non sia corrisposto il giusto apprezzamento da parte di una committenza troppo spesso interessata solo a far diminuire i costi e non a far aumentare la qualità delle persone e dei servizi, destinata a tradursi in maggior sicurezza su strade e autostrade per milioni di italiani.

Ha rivisto immagini di un passato lontano e di quello più vicino, per rivolgere poi lo sguardo al presente e futuro, con l'invito diretto a chi guida il Paese di comprendere l'importanza di disporre di nuove strade e autostrade scorrevoli, ma anche porti, aeroporti, ferrovie, centri intermodali, piattaforme logistiche collegate e omogenee tra loro, dalle grandi città fino all'ultimo miglio. Perché solo un trasporto efficiente in tutte le sue modalità può fare da volano per l'intera economia...

LEI È DIVENTATO PRESIDENTE DELLA FAI DI BRESCIA NEL 1984, PER LASCIARE L'INCARICO NEL 2014 DOPO 30 ANNI DI GUIDA, ANCHE SE RESTA NELLA FEDERAZIONE COME PAST PRESIDENT. PRATICAMENTE UNA VITA PER L'AUTOTRASPORTO E CON L'AUTOTRASPORTO. SE TORNASSE INDIETRO LO RIFAREBBE?

«Sono diventato presidente della FAI Brescia nel 1984 è vero, ma ho sempre vissuto e respirato l'autotrasporto. Mia madre, Agostina Cristini, era una trasportatrice e io ho iniziato a guidare un camion a 18 anni.

Per me l'autotrasporto è vita in tutti i sensi.

Certo che lo rifarei, con la stessa passione e lo stesso cuore, non ho mai avuto rimpianti. Se potessi tornare giovane ripercorrerei ogni singolo passo, malgrado le numerose difficoltà e arrabbiate anche forti che pure ci sono state. È stata un'esperienza bellissima nella quale ho sempre cercato di dare il mio contributo per migliorare il mondo dell'autotrasporto».

QUANDO LEI HA ASSUNTO LA PRESIDENZA, LA FAI DI BRESCIA AVEVA 38 SOCI. NEL 2014, QUANDO HA CEDUTO IL TIMONE A SERGIO PIARDI, GLI HA LASCIATO IN EREDITÀ UN'ASSOCIAZIONE CON 2380 ISCRITTI, PRATICAMENTE IL 90% DEI TRASPORTATORI BRESCIANI. LA SUA CITTA' È LA REALTÀ "TARGATA FAI" PIÙ IMPORTANTE D'ITALIA, CAPACE DI ASSOCIARE IL DOPPIO, IL TRIPLO, IL QUADRUPLO DI ALTRE REALTÀ TERRITORIALI

«Quando nell'80 il commendator Burlotti, allora presidente, mi chiamò per entrare nella FAI provinciale, io avevo già vissuto alcune esperienze associative delle quali non ero soddisfatto perché mi rendevo conto che le cose che servivano davvero alla categoria erano altre. Anche per questo accettai l'invito. Nel giro di poco tempo Burlotti mi chiese di sostituirlo alla presidenza, e sostenuto dalla mia famiglia, ho accolto anche questo invito. Allora la Federazione bresciana era praticamente inesistente, ora posso dire che è una realtà quasi unica, se guardiamo ai numeri dei nostri associati! Un risultato che non è solo merito mio ma di una squadra, un gruppo di persone che ha dato anima e corpo alla nostra missione. Prima tra tutte Giuseppina Mussetola, che da



Antonio Petrogalli Past president FAI Brescia

quando è entrata in Federazione ha fatto miracoli. Lavoro, impegno e dedizione di tutto il gruppo, mai limitata ai cinque giorni la settimana, ha fatto sì che gli autotrasportatori capissero che la FAI di Brescia voleva cambiare il modo di rappresentarli e tutelarli. Il consiglio direttivo e io abbiamo sempre lavorato per dimostrare nei fatti ai nostri associati che per noi la prima cosa che conta sono i loro interessi, i loro bisogni! Non abbiamo mai cercato benefici personali, ma ci siamo sempre battuti per le richieste della categoria, e questo ha fatto la differenza! Devo però anche ringraziare mio figlio Riccardo che, decidendo di entrare nell'azienda di famiglia e di darmi una mano, mi ha permesso di dedicare ancora più tempo alla Federazione. I primi anni - ricorda Petrogalli - non sono stati facili, ci sono stati tanti scontri, con altre associazioni e autotrasportatori: solo dopo qualche tempo hanno capito che non basta criticare e lamentarsi ma bisogna essere propositivi, individuare gli obiettivi e battersi per quelli».

LA FIDUCIA DEGLI ASSOCIATI SI OTTIENE CON LA BONTÀ DEI SERVIZI CHE SI È IN GRADO DI OFFRIRE LORO. QUALI SONO STATI I SERVIZI CHE NEGLI ANNI SIETE RIUSCITI A REALIZZARE E DI CUI VA PIÙ FIERO?

«Guardi, gli autotrasportatori hanno sempre voluto una federazione capace di difenderli politicamente e che fornisse loro i servizi dei quali necessitavano. Il compito di far crescere la federazione bresciana è stato affidato e svolto egregiamente dalla signora Mussetola che con impegno e capacità è riuscita a formare un personale qualificato in grado di soddisfare tutte le esigenze dei trasportatori. Il servizio che ritengo sia stato importante fin dal principio è quello delle pratiche automobilistiche. Prima ho contattato le principali agenzie che operavano nel campo bresciano ma non ho trovato alcun interesse a stipulare una convenzione con la FAI per ridurre i costi. Allora abbiamo deciso di fornire direttamente noi ➔



FOCUS DAL TERRITORIO

Giuseppina Mussetola, segretaria FAI Brescia. Sergio Piardi, presidente FAI Brescia.

il servizio come Federazione, e abbiamo dimostrato che potevamo benissimo svolgere questi adempimenti, tra l'altro garantendo ai nostri associati grande risparmio di tempo e di denaro: infatti abbiamo fatto calmierare i costi! È poi stato molto importante il servizio di consulenza, della quale gli autotrasportatori hanno sempre bisogno. Ed è stato così che lo staff della FAI di Brescia è stato capace di approfondire tutti i temi che interessano la nostra attività professionale (il contratto di lavoro, la parte contabile e fiscale, l'ecologia, la formazione) e di dare risposte che non si limitassero alla semplice lettura delle circolari. Per questo oggi sono più di 30 le persone che seguono i nostri autotrasportatori. Un'altra cosa che ho sempre desiderato è quella che la Federazione diventasse per i trasportatori una seconda casa: quando vengono qui devono sentirsi amici, non clienti. E sempre con questo spirito ci siamo impegnati per il progetto dell'Autoparco Brescia-Est. Siamo partiti dalle esigenze dei nostri trasportatori bresciani che volevano un posto sicuro dove lasciare i loro camion. Abbiamo cercato per loro un posto dove non solo poter parcheggiare i loro mezzi, liberando così le aree di sosta delle autostrade e dei paesi, ma dove poter trovare i servizi sui quali un conducente dovrebbe sempre poter contare: un luogo dove riposare, lavarsi, mangiare un pasto caldo e trovare anche i servizi tecnici eventualmente necessari per il camion. È nato così, grazie al progetto della Brescia-Padova, l'Autoparco Brescia-Est, esempio a cui guarda non solo tutta Italia ma anche l'Europa. Magari noi speravamo che potessero nascerne altri nel nostro Paese, e invece ne è stato realizzato ancora un altro nella nostra provincia, a Brescia Centro!»

TRENT'ANNI DI PRESIDENZA DELLA FAI DI BRESCIA SIGNIFICANO CENTINAIA DI IMPE-



GNI, INCONTRI, RAPPORTI, CON I TRASPORTATORI CERTO, MA ANCHE CON RAPPRESENTANTI POLITICI, SINDACALI E DEL MONDO ECONOMICO. SE DOVESSE INDICARE ALCUNE FIGURE DI "NON ADDETTI AI LAVORI" CHE HANNO RICOPERTO UN RUOLO IMPORTANTE PER LA VOSTRA CATEGORIA CHI INDICHEREBBE E PERCHÉ

«È vero, la FAI ha sempre tenuto molto al dialogo e al confronto con tutti, al nostro interno e anche all'esterno. Dialogare per conoscere, capire e trovare soluzioni, magari a volte ci sono state difficoltà ma abbiamo sempre cercato di essere costruttivi. Se devo indicare nomi e cognomi allora ne cito alcuni come l'assessore Mauro Parolini, prima in Provincia e ora in Regione, sempre attento e sensibile alle nostre esigenze in tema di infrastrutture; l'attuale assessore regionale Claudia Terzi, che ha posticipato quanto più possibile la data del divieto degli Euro 3; e poi Margherita Peroni, prima in Consiglio regionale e ora in quello di Brescia, nonché Fabio Rolfi, prima vicesindaco di Brescia e ora consigliere in Regione. E molti altri...».

DAL MONDO DELL'AUTOTRASPORTO DI 30 ANNI FA AD OGGI, QUALI SONO I PRINCIPALI CAMBIAMENTI AVVENUTI?
«Domanda non facile questa, perché se si esclude l'evoluzione tecnologica



dei mezzi e la qualificazione del personale, io non trovo poi tanti cambiamenti! So di certo che in passato l'autotrasportatore era più rispettato e considerato.

Oggi siamo poco rispettati e molto sfruttati. Una volta eravamo parte dell'economia e ci battevamo per migliorarla, ora siamo ancora parte dell'economia ma siamo diventati passivi, accettiamo tutto, e così non va bene».

SE DOVESSE INDICARE IL CAMBIAMENTO PIÙ POSITIVO E QUELLO PIÙ NEGATIVO?

«Io credo che la vita del camionista sia migliorata molto grazie ai mezzi che oggi guidiamo, vere navicelle spaziali in alcuni modelli. Siamo più consapevoli, più preparati, sicuri, professionali anche perché adesso possiamo studiare e conoscere anche gli aspetti normativi del nostro lavoro.

Purtroppo, la nostra crescita personale e professionale anziché essere accompagnata da un maggiore apprezzamento del nostro lavoro oggi viene sottovalutata. Oggi il committente guarda solo i costi e non la qualità delle persone e del tipo di servizio offerto.

L'autotrasportatore è diventato un numero e sta trionfando la legge della giungla. Vince il più forte, e noi non siamo forti».

DAL PASSATO, AL PRESENTE, AL FUTURO: QUALI SONO LE SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE CHE

BRESCIA



Ingresso della sede dell'Associazione F.A.I. di Brescia.

ATTENDONO OGGI LA CATEGORIA DEGLI AUTOTRASPORTATORI ITALIANI?

«La priorità a questo punto è che gli autotrasportatori devono riprendere coraggio e fare sistema! Devono smettere di limitarsi a sopravvivere, prendere in mano il loro futuro e battersi per i loro diritti! È il momento di ribellarsi alle imposizioni messe in atto da chi vuole guadagnare sulla nostra pelle! Imparare a dire no a viaggi sottopagati che mettono a rischio la sicurezza del camionista e del carico! E per raggiungere questo obiettivo la prima cosa da fare è ricompattare la categoria. Lo dico, anzi lo grido da anni: unità deve essere la parola d'ordine, unità insieme a dignità».

IL VOSTRO È UN LAVORO PER IL QUALE CONTANO GLI UOMINI MA ANCHE I MEZZI E LE INFRASTRUTTURE. QUANTO VALE PER LA CATEGORIA IL POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E QUANTO CONTA PER IL POTENZIAMENTO DELL'ECONOMIA?

«Siamo autotrasportatori quindi è naturale che le infrastrutture siano strategiche per il nostro lavoro, a maggior ragione in Italia dove il trasporto merci per il 90% è su gomma. A noi servono

strade e autostrade scorrevoli per consentirci di effettuare le consegne in sicurezza e in tempi rapidi. Ma anche porti, aeroporti, ferrovie, centri intermodali, piattaforme logistiche collegate e omogenee tra loro, dalle grandi città fino all'ultimo miglio: tutto questo serve per permettere un trasporto efficiente in tutte le sue modalità, e un trasporto che funziona è naturalmente un volano per l'intera economia, presente e futura. Opporsi a queste infrastrutture significa opporsi alla rinascita del Paese e al suo futuro! Noi non viaggiamo per diletto, lo facciamo per mantenere le nostre famiglie. Se non ci fossero l'autotrasporto e il trasporto in generale non esisterebbe neanche l'economia, i negozi sarebbero vuoti di qualsiasi merce e l'intera Nazione si fermerebbe! Chi si oppone rifletta!»

A PROPOSITO DI INFRASTRUTTURE, BRESCIA È IL TERRITORIO CHE HA VISTO NASCERE LA BREBEMI, NUOVA AUTOSTRADA CHE NEI PRIMI MESI DI VITA HA MANIFESTATO POCHE LUCI E TANTE OMBRE...

«Guardi, la Brebemi è un'autostrada direttissima per la quale il mondo dell'economia non solo bresciano si è battuto per anni. Noi autotrasportatori abbiamo sostenuto il progetto e la sua realizzazione in ogni passo, con lealtà. Se ora non funziona non è colpa nostra ma delle volontà e degli interessi d'altro tipo che rimangono contro. Ma chi è con-

trario a Brebemi ha in realtà una visione chiusa e limitata, dovrebbe invece pensare che quando l'economia ripartirà, la A35 sarà un'arteria fondamentale e irrinunciabile per velocizzare gli spostamenti lungo l'asse est-ovest alleggerendo la A4 ormai oberata e spesso bloccata. In questo momento c'è un problema di tariffe ma noi come FAI ci stiamo battendo per incrementare la scontistica e poterla utilizzare con più facilità».

IL SUO PRESIDENTE NAZIONALE, PAOLO UGGÈ, DA SEMPRE PUNTA L'ATTENZIONE NON SULLA NECESSITÀ DI AVERE SINGOLI "PROGETTI" DI NUOVE INFRASTRUTTURE, MA UNA "VISIONE D'INSIEME" CHE NON GUARDI SOLO AL SINGOLO TERRITORIO MA SIA INQUADRATA IN UNA CONNESSIONE GLOBALE. GUARDANDO TUTTO QUESTO DA UNA DELLE PROVINCE PIÙ PRODUTTIVE A LIVELLO ARTIGIANALE E INDUSTRIALE D'ITALIA, CHE RIFLESSIONI LE VENGONO IN MENTE?

«A Brescia come nel resto d'Italia purtroppo non si è mai lavorato nell'ottica di una "politica dei trasporti". E i risultati sono sotto gli occhi di tutti: tanti progetti non realizzati o non funzionanti! Nel Bresciano è stato costruito l'aeroporto di Montichiari, ma dopo anni sta ancora languendo. La politica non ha saputo dare un indirizzo univoco e lo scontro con gli interessi delle province vicine hanno portato ad una paralisi. Ora è tutto in mano alle decisioni europee e stiamo solo perdendo altri anni mentre il nostro territorio e l'intero Nord Italia hanno bisogno di un aeroporto cargo a sostegno della ripresa dell'economia! Sempre per l'incapacità di fare sistema manca ancora l'autostrada della Valtrompia, progetto pensato decenni fa ma continuamente bloccato, tanto che ora una delle valli più produttive d'Italia, alla base della ricchezza bresciana, vede le proprie aziende migrare altrove. E poi c'è la mancata realizzazione del Polo logistico alle ➡



FOCUS DAL TERRITORIO



porte di Brescia con un'area di ben 600mila metri quadrati!

Perché tutto questo? Perché li si è sempre visti come progetti individuali e non come parte integrante di una politica dei trasporti complessiva, che va oltre la dimensione locale, regionale, nazionale per arrivare a essere internazionale! Lo abbiamo detto e ripetuto anche alla nostra assemblea generale del 27 settembre scorso, dedicata appunto al tema della "politica dei trasporti".

Questa politica deve essere studiata da un ministero dei Trasporti autonomo e indipendente che comunichi quel che serve a un ministero delle Infrastrutture che esegua. Non il contrario. Solo così l'Italia potrà avere più peso in Europa e riprendersi la posizione e il ruolo che merita».

A LIVELLO NAZIONALE LA FAI È LA PIÙ IMPORTANTE ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA: LEI È STATO ANCHE CONSIGLIERE

NAZIONALE, MEMBRO DELLA PRESIDENZA, VICEPRESIDENTE VICARIO DELLA FEDERAZIONE, OGGI È PRESIDENTE DEL CONSIGLIO NAZIONALE E PRESIDENTE REGIONALE OLTRE CHE PAST PRESIDENT A BRESCIA. LEI DUNQUE GODE DI UN PUNTO D'OSSERVAZIONE PRIVILEGIATO. QUALI FIGURE DI LIVELLO NAZIONALE HA VISTO FONDAMENTALI IN QUESTI 30 ANNI NELLA CRESCITA DELLA FAI?

«I miei riferimenti sono i presidenti nazionali FAI che ho conosciuto. Ad iniziare da Emanuele Remondini, caratterizzato da una determinazione unica, tanto da arrivare a mettere a repentaglio la sua stessa azienda pur di risolvere i problemi della categoria. Poi Fabrizio Palenzona, alla guida della FAI nazionale per diversi mandati, persona che ha saputo far sentire il peso della categoria a tutti i livelli, anche quelli governativi con grandi capacità,

cultura e determinazione. Esempio da seguire per la visione internazionale dei problemi, sempre in grado di cogliere anche la più piccola sfumatura delle questioni e farla propria. E oggi Paolo Uggè, al fianco del quale lavoro da sempre. Di Uggè ammiro la grande capacità di ascoltare gli interlocutori a qualsiasi livello territoriale e di circondarsi di persone tecnicamente esperte così da non farsi mai cogliere in contropiede. È "l'uomo del trasporto", come lo ha definito Gianni Letta durante una nottata di trattative a Palazzo Chigi. Riesce sempre a capire quali sono i veri problemi degli autotrasportatori, a farli propri e a cercare la soluzione migliore. Ricordo che una volta, in preparazione di un fermo poi scongiurato, abbiamo attraversato insieme tutta l'Italia partecipando a tantissime assemblee proprio per ascoltare tutti e per capire se gli autotrasportatori erano pronti per una decisione come un fermo nazionale che a quei tempi sembrava potesse durare anche settimane! Uggè,

ha poi un altro grande merito: si è battuto sempre per l'indipendenza della Federazione: a decidere dovevano essere i trasportatori e nessun altro! Lo stesso principio che io ho sempre cercato di attuare a livello provinciale. Noi non ci siamo mai venduti. A nessuno! Da segretario della FAI nazionale Uggè è poi diventato presidente nel 2008 e ho continuato ad avere la massima fiducia in lui perché ho visto come ha mantenuto la capacità di ascoltare il territorio e di farsi portavoce dei nostri problemi. Tra l'altro, malgrado i numerosi impegni, ha sempre dimostrato grande disponibilità: in tutti questi anni non è mai mancato alle nostre assemblee come a quelle delle altre province. Solo quest'anno per un impegno contemporaneo non ha potuto partecipare, ma ci ha comunque mandato in un video una riflessione e un saluto. Paolo Uggè si è sempre impegnato poi per l'unità della categoria, così come ho sempre fatto io, convinto che le singole bandiere vadano superate se si vuole arrivare a raggiungere obiettivi importanti. Anche nel suo incarico come vicepresidente di Confcommercio, continua a portare avanti le istanze dell'autotrasporto a tavoli sempre più alti, cercando di far aderire tutte le anime trasportistiche, mare, ferrovia, aereo».

IL PIÙ GRANDE SUCCESSO OTTENUTO SECONDO LEI DALLA FEDERAZIONE NAZIONALE IN QUESTI 30 ANNI.

«Sicuramente, far sentire la nostra voce ai piani più alti della politica. Infatti, per molti anni i nostri protocolli sono stati firmati a Palazzo Chigi, anche se non sempre i risultati sono stati all'altezza delle aspettative. Ma almeno ci siamo arrivati e continueremo a dire la nostra. Un altro successo è stato la costituzione di Unatras nel 1990: per la prima volta invece di partecipare al tavolo con 10 associazioni si sono presentati solo il presidente e il segretario generale di Unatras, spiazzando ministri e sottosegretari! A livello locale il più grande risultato è stato realizzare nel 1992 l'unica Unatras territoriale in Italia a Brescia, dove c'è stata finalmente

l'unità della categoria! Un successo memorabile!»

LA PIÙ GRANDE DELUSIONE?

«La più grande delusione è stata quando nel luglio del 1997 la FAI nazionale, fondatrice dell'Unatras (l'unione nazionale delle associazioni di trasporto) è stata espulsa per interessi discordanti dalle case madri! Una delusione enorme perché a quel punto l'unità della categoria, grazie alla quale avevamo raggiunto risultati significativi in poco tempo, ha fatto un balzo indietro di 20

anni. L'Unatras è progressivamente scomparsa per rinascere a livello nazionale solo nel 2008».

UN CONSIGLIO CHE SI SENTE DI DARE AL SUO SUCCESSORE SERGIO PIARDI?

«A Sergio Piardi vorrei dire di continuare sul sentiero tracciato: la FAI deve restare apolitica, apartitica e indipendente da qualsiasi ingerenza. Qui comandano gli autotrasportatori! Piardi sta già trasmettendo alla FAI il suo spirito di giovane imprenditore!». ■

