

RUOTE D'ITALIA del 01 febbraio 2017

Trasporti, la cura del ferro va bene ma servono "terapie" anche su strada e via mare

Nei giorni scorsi i giornali hanno riportato le dichiarazioni soddisfatte del titolare del dicastero dei Trasporti per la realizzazione di opere che implementano la rete ferroviaria italiana. L'intero Paese non può che esserne lieto, compreso il modo dell'autotrasporto che però non può esimersi dal far notare che se l'economia italiana vuole accrescere la propria competitività non può basarsi solo sul trasporto su ferro, peraltro competitivo solamente su percorsi superiori a 450 chilometri, ma deve agire con una logica di sistema che metta in rete le tre modalità, rotaia, strada e mare, che debbono integrarsi tra loro. Il che significa, obbligatoriamente, eliminare i troppi "ostacoli" che continuano a frenare le nostre imprese. Il quotidiano La Repubblica ha pubblicato un servizio per raccontare quello che da tempo sta avvenendo nel trasporto su gomma a danno delle aziende nazionali e dei loro lavoratori. La quota di mercato delle imprese italiane nei traffici internazionali è scesa dal 32,7 per cento al 12 per cento con una perdita di tre miliardi di euro. Il tutto a vantaggio di operatori dell'Est che, sfruttando l'assenza di norme e di controlli mirati, attuano forme di concorrenza sleale, realizzate tramite operazioni di cabotaggio illegali e dumping sociale, sottraendo così quote di mercato ai vettori nazionali. Altri Paesi hanno già introdotto disposizioni per arginare tali comportamenti, mentre il Governo italiano è in attesa di decisioni europee. Campa cavallo, si diceva una volta... Un altro esempio (e ostacolo) incredibile è il disinteresse per il caos nei trasporti eccezionali. Dopo il crollo del ponte avvenuto a ottobre scorso ad Annone Brianza sulla Strada statale 36, non certo per responsabilità del trasportatore coinvolto, nessuna autorità preposta sembra più disposta a rilasciare con la sollecitudine necessaria le autorizzazioni, ribaltando sui vettori difficoltà insormontabili. Così facendo non solo si penalizza anche il sistema produttivo ma si favoriscono gli operatori abusivi che, magari utilizzando le ore notturne, non chiedono permessi e assicurano quel tipo di trasporti. L'assenza di un deciso intervento delle autorità centrali favorisce questo stato di cose. Cosa si attende per diramare disposizioni chiare per tali trasporti e, come avviene nel resto d'Europa, garantire tempi certi per il rilascio delle autorizzazioni? A livello di enti proprietari della strada succede di tutto: dalle ripetute richieste di rimborso spese per ogni passaggio su ponti (per pagare i tecnici che ne controllino le condizioni e la tenuta?) ai ritardi nel rilascio dei permessi spiegabili con il timore, più che giustificato, dei funzionari di dover un domani rispondere personalmente di eventuali tragedie. Con l'aggiunta che i comportamenti sono diversi per ogni provincia o dipartimento. In altri Paesi europei un solo ente raccoglie e valuta le domande per i trasporti eccezionali. Basterebbe copiarli per avviare una nuova era dei trasporti più coordinata...

PAOLO UGGE'