

RUOTE D'ITALIA del 11 OTTOBRE 2017

Infrastrutture, è corsa contro il tempo. E l'Italia corre con una catena al piede lunga decenni

Per costruire un'Italia che possa essere competitiva con gli altri Paesi nel trasporto delle merci occorre saper unire e lavorare diverse "materie prime": alcune tangibili, che si possono toccare, come lo sono strade, porti, ferrovie, realizzati con cemento, ferro, asfalto. Altre decisamente più astratte, che non si possono "vedere". Come può essere il tempo. È proprio quest'ultima è la "materia" diventata più preziosa per l'Italia, per colpa dei decenni persi senza saper o voler ridisegnare la mappa delle infrastrutture e della logistica del nostro Paese, senza riuscire incredibilmente a comprendere l'importanza strategica e vitale di creare una rete di interconnessioni fra asfalto e mare, rotaia e aerei. Tempo che l'Italia oggi non può più permettersi di sprecare, se non vuol correre il pericolo, drammaticamente elevato, di restare esclusa dai traffici del terzo millennio. Perché oggi non basta più fare: bisogna fare in fretta, subito. Che di tempo ne sia stato colpevolmente perso ago-go, negli ultimi decenni, l'ha confermato il ministro per le Infrastrutture e i trasporti Graziano Delrio, intervenendo a Villa d'Este a Cernobbio, sul lago di Como, ai lavori del terzo Forum Internazionale di Confraspporto organizzato da Confcommercio Imprese per l'Italia. Che questo tempo sia invece costato, in termini economici, all'Italia un gap che potrebbe rischiare di non essere davvero più colmabile, senza interventi immediati, lo "denunciano", senza tema di smentita, i numeri analizzati nel documento "Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia" realizzato dai responsabili dell'Uffici studi di Confcommercio, guidato dal direttore da Mariano Bella, in collaborazione con Isfort. Un documento importantissimo (oltre che innovativo visto che ha modificato la lettura classica del settore, prendendo in considerazione sia le modalità di trasporto, ovvero gomma, ferro, mare e aereo, sia i percorsi, interno-interno, interno estero, estero-interni, non limitando più il traffico nazionale stradale ai veicoli con portata superiore alle 3,5 tonnellate, e non circoscrivendo più l'analisi dei traffici all'interno dei confini continentali, ma considerando anche il trasporto merci marittimo e aereo intercontinentale) che mostra come mentre il traffico merci su gomma delle imprese dell'Est da e verso l'Italia è salito in 10 anni del 198 per cento, quello delle imprese italiane è nello stesso arco temporale sceso di circa il 70 per cento". Una situazione al limite dell'inspiegabile, soprattutto se si considera che il 95 per cento del trasporto merci oggi avviene via gomma e via mare e che, come ha sottolineato il ministro Delrio, "la geografia è destino, e l'Italia è immersa nel Mediterraneo". Quindi ha nel proprio destino, politici permettendo, il ruolo di gigantesca piattaforma logistica naturale. Ma i numeri di questo documento ci hanno raccontato anche un altro fattore decisivo per il futuro dell'Italia che va corretto immediatamente: la burocrazia. Una macchina disastrosa, contro la quale giustamente ha puntato l'indice il documento "Connettere l'Italia" realizzato dal Governo. I numeri, in questo caso, ci dicono che le imprese italiane sono costrette in media a dedicare al completamento degli adempimenti amministrativi il 52 per cento in più rispetto ai principali competitor stranieri. Un fardello burocratico insostenibile. Qualcuno può davvero pensare che far partecipare a una corsa due atleti di cui uno costretto a legarsi una palla al piede da 20 chili possa permettere a quest'ultimo di vincere? Nell'autotrasporto sta accadendo esattamente questo.

PAOLO UGGE'