

RUOTE D'ITALIA del 17 GENNAIO 2018

Corridoio ferroviario? Più che una difesa dell'ambiente sembra un attacco dell'Austria all'economia italiana

La politica spesso è come un teatro: si vede quello che va in scena ma non quello che avviene dietro le quinte. Molto simile a una rappresentazione teatrale rischia di apparire quanto andrà in scena il prossimo 5 febbraio a Monaco, in occasione del vertice sulla questione dei trasporti lungo l'asse del Brennero che chiamerà a raccolta tutti i ministri dei Trasporti, con il nuovo tentativo, celato dietro l'esigenza ambientale, di prevedere la costituzione di un corridoio ferroviario per ridurre il peso del trasporto su gomma, considerato l'unico e vero responsabile dell'inquinamento. Un "progetto" che, se guardato anche "spiando dietro le quinte", ha tutto l'aspetto di un nuovo tentativo, da parte dell'Austria, di provare ancora una volta a ostacolare l'economia italiana. Sventolando come "bandiera" la tutela della natura, ma stando bene attenti a non provare neppure a chiedersi come si produce l'energia necessaria per muovere i treni. Meglio fingere di non vedere che le centrali che producono energia elettrica non sono alimentate con le pale eoliche (chi lo sostenesse meriterebbe un ricovero immediato), ne' tantomeno con l'energia nucleare (pericolosa). Come si alimentano? Non utilizzeranno per caso il gasolio? E allora? Ma c'è anche un'ulteriore riflessione da compiere: se veramente siamo i tutori e gli strenui difensori del libero mercato, perché fare ricorso a forme di penalizzazione di una modalità (quella stradale) in assenza di modalità alternative? La merce, è noto, sceglie la via che più le conviene. In un'economia che si basa sulla logistica l'elemento centrale è il fattore tempo. E le cosiddette rotture di carico, ovvero le divisioni di un carico completo in tante parti destinate a proseguire il percorso su altri mezzi, hanno un peso considerevole che sarebbe un errore madornale non considerare nel costo del prodotto, un elemento imprescindibile sia nella modalità via acqua sia via ferro. Una realtà valida almeno fino a quando sotto le case o nelle aziende non arriveranno direttamente i treni. La modalità su gomma, sia nella parte iniziale sia terminale del percorso per trasportare le merci, sarà dunque sempre utilizzata, ma a tutto questo non sembrano pensare gli ambientalisti che hanno deciso di infischiarne dei principi fondamentali sui quali si basa il sistema. L'Austria, nonostante i sonori schiaffoni presi dalla Corte di Giustizia del vecchio Continente ogni volta che si è provato a introdurre limitazioni al trasporto su gomma, oggi rilancia un sistema di contingentamento che ricorda molto il sistema degli ecopunti che la Commissione europea bocciò sonoramente (14 a 1) 15 anni fa circa. Alcuni deputati europei, Lara Comi (Forza Italia), Andrea Ciocca (Lega) e Isabella De Monte (PD), hanno presentato interrogazioni parlamentari. Altri per ora sono in fase di riflessione, forse più impegnati a occuparsi di fatti che possano finire nelle pagine rosa di qualche testata giornalistica che di realtà dalle quali dipendono il futuro dell'economia, la competitività del Paese e, dunque, la qualità della vita di ogni singolo cittadino. E le associazioni di categoria? Per ora, a eccezione di quella del presidente di Anita, non si sono registrate nuove prese di posizione, forse proprio in attesa della prossima mossa del Governo su una questione ad altissimo impatto sul futuro dell'Italia. Futuro che fra poche settimane si giocherà anche alle urne elettorali: siamo curiosi di vedere se coloro che sostengono nelle loro campagne elettorali di voler difendere realmente gli interessi del Paese e delle sue imprese la smetteranno di occuparsi e scannarsi su temi di importanza siderale (un esempio? Come voterà Orietta Berti?) e si occuperanno invece dei temi che toccano il futuro di un Paese che ormai è stanco di promesse e chiede fatti concreti. Un Paese che non ne può più del teatrino della politica e che vuol vedere cosa accade dietro le quinte...

PAOLO UGGE'