

Ruote d'Italia del 13 giugno 2018

Caso Brennero, le strade d'Italia e Germania si separano da quelle dell'Austria

Sono trascorsi più di cento giorni da quando i cittadini italiani hanno scelto chi avrebbe dovuto governare il Paese, ma ancora l'Esecutivo non è stato completato e le Commissioni parlamentari non sono insediate. A distanza di tre mesi e mezzo da quel voto gli elettori, che pur avevano indicato una maggioranza per il governo, si ritrovano a fare i conti con una guida politica "partita" solo dopo un estenuante confronto tra i partiti e che non si è rivelata utile per far partire l'attività parlamentare e di governo. Per fare un esempio, il ministro alle Infrastrutture e ai trasporti non può contare ancora oggi sui sottosegretari e bisogna solo augurarsi che "vengano consegnati" al mondo dell'autotrasporto molto presto perché, nel frattempo, i problemi sul tappeto si vanno aggravando. Uno su tutti: quello che il ministro Danilo Toninelli è chiamato ad affrontare sulla questione del Brennero, con il contingentamento dei Tir ammessi a transitare al valico. Si tratta di una vicenda delicata che parte da lontano. L'Austria, che ha da sempre considerato l'Alto Adige come un proprio territorio (e per averne conferma basta andare a rileggere i fatti verificatisi nell'immediato dopoguerra quando si definirono i confini nella conferenza di pace...), ha provato una prima volta a introdurre limitazioni alla circolazione con il sistema degli eco punti, ma è stata costretta dalla procedura di conciliazione condotta a livello comunitario (il cosiddetto trilatero) a rinunciare al suo progetto, subito apparso chiaramente, e agli occhi di tutti, per quello che era in realtà: un tentativo di limitare il principio europeo che stabilisce la libera circolazione delle persone e delle merci. Oggi l'Austria ci riprova, proponendo il numero chiuso ai Tir come l'unico possibile rimedio a un presunto incremento dei traffici e, di conseguenza, dell'inquinamento. Fingendo di non ricordare che la data di fine lavori del traforo ferroviario del Brennero è stata spostata, rispetto a quella concordata negli anni 2004/2005, e non è esattamente dietro l'angolo. Con un solo possibile risultato: che ogni ostacolo alla libera circolazione, come il possibile contingentamento dei mezzi pesanti, finirà con il danneggiare il sistema produttivo nazionale italiano. Contrasporto ha segnalato, attraverso ripetuti comunicati stampa, quanto sia esiziale per l'Italia mantenere fermi i principi già resi noti al governo austriaco, ribadendo la propria piena disponibilità a fornire al ministro Toninelli elementi a supporto per la battaglia che dovrà sostenere nell'interesse del nostro Paese. Ora è indispensabile, da parte del nostro Governo, una posizione ferma su tale aspetto. Le prime notizie arrivate da Bolzano, dove i ministri ai Trasporti italiano e tedesco non si sono neppure presentati al summit organizzato dall'Austria e dove il governatore del Tirolo Günther Platter ha lasciato il vertice non propriamente sorridente senza aver firmato il documento finale "Memorandum of understanding", lasciano ben sperare sulla volontà di non venir meno alla presa di posizione adottata, e già comunicata, dal precedente ministro, Graziano Delrio, e che ha trovato conferma nelle decisioni assunte sia dalla commissaria europea Violeta Bulc sia dalla Commissione trasporti Ue. "Non sono accettabili blocchi unilaterali del traffico che danneggiano sia l'ambiente sul versante italiano sia i fatturati delle imprese nostrane, si tratta di divieti non concordati che appaiono peraltro in contrasto con lo spirito delle intese del vertice di Monaco e con il principio di libera circolazione delle merci che informa il diritto della Ue", ha dichiarato il ministro Danilo Toninelli evidenziando anche che "l'Italia è in primissima linea dal punto di vista dello sforzo economico, in ottica multimodale di trasferimento progressivo del traffico dalla gomma al ferro, e che quindi si aspetta che il governo austriaco riconosca questo impegno". Prese di posizioni tanto chiare quanto importanti anche se da qui a risolvere il problema il passo è lungo. Il caso Brennero resta ancora apertissimo e per "chiuderlo" servirà, oltre alla fermezza nel non indietreggiare di un

solo passo, anche la conoscenza della materia. Conftrasporto questa conoscenza la possiede ed è pronta a condividerla con i rappresentanti del ministero come indispensabile supporto per trovare la miglior via d'uscita al “caso Brennero”. Da individuarsi il più in fretta possibile, magari grazie a un intervento decisivo dell'Unione europea, a dimostrazione che al di sopra di ogni singolo Paese che tenta di andare per la propria strada esiste davvero un'Unica Europa.

PAOLO UGGE'