

## **RUOTE D'ITALIA DEL 23 GENNAIO 2019**

### **Trasporti, chiudere le strade del dialogo potrebbe creare gravi pericoli**

La Legge di stabilità ha fornito risposte importanti, pur se in un momento di difficoltà economiche, al mondo dell'autotrasporto. Una manovra che Confrtrasporto ha pubblicamente riconosciuto, dimostrando di non avere pregiudizi nei confronti dell'Esecutivo in carica al quale gli operatori del settore chiedono solo di poter fornire il proprio apporto con l'esclusivo obiettivo di aiutare il "sistema Paese" di cui gli autotrasportatori sono un "motore" importante, a imboccare le strade che portino a una crescita. È solo in quest'ottica che oggi va letto il nuovo invito al Governo non solo a destinare le risorse assegnate all'autotrasporto ma soprattutto a non dimenticare che l'attività del trasporto su gomma rischia di entrare in difficoltà se non inserita in un sistema che dia anche alla politica del mare (e dunque al sistema dei porti e ai collegamenti infrastrutturali) adeguate risposte, tanto da vanificare anche gli importanti sforzi del quale il settore è stato destinatario grazie alle intese raggiunte con il vice ministro alle Infrastrutture e ai trasporti Edoardo Rixi. Da questo "osservatorio" le differenti visioni sulla necessità di infrastrutturare il Paese (la Tav è l'ultima in ordine di tempo ma non ci si deve dimenticare delle indecisioni per il Traforo del Brennero e del Terzo Valico) non possono non apparire come una palla al piede di tutto il Paese che ricade pesantemente sul mondo della produzione. Avere i porti che non rispondono alle esigenze di una maggior permeabilità e la riforma del sistema dei porti di fatto inattuata (in quanto nessun organico e concreto passo in avanti è stato realizzato) non può che pesare sull'intero Paese in termini di competitività. Occorre agire avendo una visione d'insieme, indispensabile del resto anche per comprendere che non è più possibile non rivendicare il diritto di non subire decisioni adottate da Paesi confinanti sui collegamenti principali che collegano l'Italia con il resto d'Europa e che frenano il nostro sistema produttivo. Su questo tema, che è vitale e quindi meritevole di una forte posizione polemica nei confronti delle Autorità comunitarie, non si registrano però adeguate rivendicazioni. Il principio che non debbano essere realizzati ostacoli nei collegamenti tra i Paesi periferici e quelli dell'Europa centrale, cosa che invece sta tranquillamente attuando il governo austriaco in nome di una difesa dell'ambiente (addossando le responsabilità dell'inquinamento ai mezzi pesanti quando i dati dell'autostrada del Brennero attestano che per oltre il 50 per cento è il traffico leggero a percorrere quel tratto autostradale) deve essere elemento di pressione in sede europea. Il Governo italiano ha il dovere di difendere le proprie imprese produttrici costrette altrimenti a pagare le maggiori conseguenze di un mancato intervento. Ma anche altri temi aspettano risposte: non agire per regolamentare il trasporto eccezionale, come garantito, è un peccato che grida vendetta, così come permettere che diecimila imprese circolino con i veicoli privi di copertura assicurativa o che cinquantamila aziende non siano in regola con il requisito della capacità finanziaria. Realtà semplicemente inaccettabili. Soprattutto perché il comitato centrale dell'Albo da tempo evidenzia tali irregolarità. E il rimedio a tutto questo non può certo essere

trovato ampliando la rappresentanza dell'autotrasporto, forse illudendosi in questo modo di ottenere qualche consenso in più: anzi, se non ostacolate seriamente queste intrusioni rischiano di trasformarsi nel veicolo attraverso il quale si delegittima la rappresentanza (quella reale che deve essere misurata) e si fornisce l'humus nel quale l'ingovernabilità del sistema trasportistico diverrà una realtà. Nessuno si lamenti, poi, se vi sarà il ritorno di forme di protesta incontrollate. Un ultimo capitolo riguarda, infine, la querelle tra taxisti e noleggiatori di auto con conducente che, nel caso si approvassero le nuove disposizioni, vedrebbe messe fuori gioco, costringendole alla chiusura, gran parte delle piccole imprese di Ncc che con sacrifici sono, a oggi, riuscite a garantire un'offerta qualitativa nel mercato del trasporto pubblico locale, non sempre assicurata da chi rivendica diritti a operare da soli. Gli abusi vanno fermati ma non certo distruggendo migliaia di operatori. Il tempo stringe. Il Ministro Danilo Toninelli aveva assicurato nel programma presentato alle Camere che sarebbe ripartita la Consulta come luogo preposto al confronto. A oggi però ancora nulla è stato fatto. Forse è il caso di darsi una mossa.

*Paolo Uggè*