

## RUOTE D'ITALIA DEL 15 GENNAIO 2020

### Il caso Austria riguarda l'intero paese ma le forze politiche lo sanno?

Repetita iuvant, ovvero "le cose ripetute aiutano", affermavano gli antichi romani. Un detto che nella "Roma moderna", cabina di guida di un Paese che sembra sempre più lanciato verso il baratro, val la pena ribadire per far capire a pochi (i politici) cose che riguardano il futuro di molti: decine di milioni di cittadini e lavoratori. È proprio nella speranza di aiutare i politici a capire che Confrtrasporto ha deciso di "ripetere" gli inviti a intervenire sul caso Austria, con la chiusura del Brennero ai tir e dunque alle merci italiane. Un caso di vitale importanza, che deve essere preso in considerazione con la massima attenzione, perché non si tratta di una questione di interesse esclusivo dell'autotrasporto: la perdita di competitività riguarda l'intera economia del Paese e conseguentemente gli interessi dei suoi cittadini. Duecentododici miliardi di euro: tanto vale l'interscambio tra l'Italia e i Paesi del Nord Europa che vede quasi due milioni e mezzo di mezzi transitare ogni anno attraverso l'arco alpino. Un quarto dei quali passa attraverso il Brennero dove ogni ora di ritardo per il suo attraversamento produce un danno di oltre 370 milioni di euro l'anno. Poco meno della metà, 170 milioni, sono a carico dell'autotrasporto, i restanti 200 del sistema produttivo. Si sta parlando di interessi del Paese, dunque. Una vicenda fondamentale per il futuro economico (e non solo) del Paese che l'attuale ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Paola De Micheli ha sottoposto all'attenzione delle Autorità comunitarie, così come del resto i suoi predecessori Danilo Toninelli e Graziano Del Rio, che sottoscrisse anche il documento definito "Road Alliance", che tra altri aspetti includeva anche quello del transito con l'Austria. Il problema però è che, complice probabilmente la tornata elettorale, nulla, al di là di chiacchiere, si è realizzato. E il governo austriaco ha proseguito in modo imperterrito nella sua azione del tutto illegittima, pronto, per di più, a introdurre a breve anche prezzi differenziati sul gasolio. Tra le ragioni addotte per motivare i divieti vi sarebbe quella dell'inquinamento prodotto dai mezzi pesanti: Confrtrasporto invita chiunque a recarsi in una delle tante splendide località turistiche che vanno per la maggiore in Val Gardena, per esempio, per scoprire cosa riversino sull'ambiente in termini di inquinamento le continue e lunghe file di vetture, caravan e pullman. Sarà vero che il turismo è una componente essenziale di quelle zone, ma l'Italia non è da meno. Eppure da noi i turisti e gli automezzi pesanti (ormai sulle autostrade il traffico pesante è effettuato in grande maggioranza da tir esteri) non subiscono penalizzazioni. La soluzione del problema può essere rappresentata dal trasferimento su rotaia del traffico merci? Una domanda alla quale solo qualcuno (fra i pochi capaci di capire le cose "repetita"...) ha risposto con un altro quesito: l'atteggiamento del governo austriaco non sarà invece funzionale al finanziamento delle ferrovie austriache OEBB che non offrono il servizio del trasporto combinato non accompagnato? Il motivo, sostiene il presidente di Anita, sarebbe "l'assenza dei necessari terminali in Italia e in Germania: se si vuole davvero potenziare il trasporto combinato su ferro, occorrerebbe che l'Austria sovvenzionasse nello stesso modo ed equamente ogni trasporto intermodale, accompagnato e non". Ma Reti ferroviarie italiane sarebbe in grado di

incrementare il trasporto ferroviario che non potrà transitare su strada a causa dei divieti? E se ciò fosse impossibile, come intende intervenire il governo italiano? Si rende conto che il sistema produttivo sarà chiamato a sostenere gravissime difficoltà per mantenere le quote di mercato? Tutto quanto esposto è sufficiente a far comprendere come questo tema richieda un interessamento ai massimi livelli di governo? Le riforme elettorali sono certamente importanti, così come le disquisizioni se revocare le concessioni alle autostrade (se non si vuole trasformare una tragedia in una farsa politica basta attendere il pronunciamento della magistratura che non potrà escludere chi doveva effettuare i controlli), ma un Governo e un'opposizione attenta non possono ignorare le conseguenze di quanto si abatterà sull'economia italiana se non si assumeranno rapidamente adeguate e determinate iniziative nel Consiglio europeo. Decisioni la cui importanza sembra sfuggire a troppi: è desolante osservare che in tutta questa vicenda anche la grande stampa e la maggior parte delle rappresentanze confederali (esiste un'eccezione, Confcommercio) sottovalutino la vicenda già colpevolmente "dimenticata" dalle forze politiche la cui lontananza dai problemi delle imprese e della gente è confermata dall'ultimo, freschissimo, dibattito interno al Pd: "no a nuovo partito; sì a un partito nuovo". Una diafora, come direbbero quelli "bravi", ovvero una ripetizione di una parola per cambiarne e enfatizzarne il significato. L'ennesimo gioco di parole, quando al Paese servirebbero, e urgentemente, solo fatti...

*Paolo Uggè*