

RUOTE D'ITALIA 10 MARZO 2021

IL GREEN NON SIA IL NUOVO GRIMALDELLO PER UNA ECOLOGIA DI FACCIATA

Proprio per evitare possibili strumentalizzazioni inizio subito affermando che Conftrasporto è una realtà associativa totalmente a difesa dell'ambiente. A nessuno è consentito avere dubbi.

Ciò che si vuole evitare, come spesso è accaduto, è che attraverso iniziative fintamente ecologiche si provi a fare della demagogia spicciola a danno di un settore decisivo per la competitività del sistema Paese.

Nell'ultimo consiglio della Fai ho evidenziato quello che a mio avviso sarebbero stati i temi prioritari dei prossimi mesi e probabilmente anni. Ambiente e salute si sostituiranno alla sicurezza ed ai diritti, anche se previsti dalla Costituzione. Si cercherà sempre più di sostituire i diritti inalienabili quali: la Vita, la Libertà e quel Diritto alla Felicità che Gaetano Filangeri, filosofo napoletano, ispirò a Benjamin Franklin che li inserì nella Costituzione americana, con quelli del profitto e del lucro per pochi. In questa visione il tentativo di mettere i trasporti sotto accusa e limitarne l'attività rischia di divenire la dominante delle scelte di politica economica. L'ambiente deve essere rispettato ma occorre coniugare un'esigenza irrinunciabile, con quella economica. Il fatto che con campagne ambientaliste strumentali si potrebbero favorire gruppi finanziari che per anni hanno goduto i frutti di poter internalizzare gli utili e socializzare le perdite, è una probabilità.

Se l'economia, nell'interesse delle imprese e dei lavoratori, deve connettersi e coniugarsi con il rispetto della sostenibilità, crescita e tutela ambientale devono divenire un irrinunciabile must. Ma utilizzare la chiave ecologica per favorire operazioni finanziarie di chi magari paga le imposte in altri paesi, non sembra riconducibile all'interesse generale.

Conftrasporto, con i fatti, ha sempre ricercato politiche ambientali adeguate, purchè non a senso unico e di facciata, come cambiare la denominazione del dicastero dei trasporti che servirà solo a complicare, invece che a risolvere i problemi di funzionamento del Ministero. L'inadeguata funzionalità delle motorizzazioni, per fare un esempio, sulle revisioni permangono e continueranno a scaricarsi sulle imprese. Perché non è stato assegnato alle officine private la possibilità di effettuare queste operazioni?

Sostenere le richieste di legare gli interventi pubblici all'anzianità del parco veicoli è invece una evidente e concreta scelta che produce effetti reali sulla riduzione delle emissioni. Quello che le imprese attendono è una politica che rafforzi le attività imprenditoriali e non annunci o "furbizie".

Se poi vogliamo entrare un po' più nel merito non si può dimenticare quanto il trasporto merci partecipi alle entrate fiscali dello Stato, che incassa molto di più rispetto al danno ambientale subito. I dati che il dottor Mariano Bella, direttore del Centro studi confederale ha elaborato e pubblicato nel libro di recente emanato, forniscono analisi proprio relativamente al contenimento delle emissioni inquinanti, derivanti dalle attività di trasporto. Anche i dati di Ispra confermano quanto si siano ridotti i valori dell'inquinamento. Come mai non se ne tiene conto e sembra si perseguano scelte che rischiano invece di penalizzare un comparto essenziale per il Paese e la Sua competitività?

Vi è tuttavia un'altra dimostrazione che induce a pensare ad una azione a più larga scala mirante a creare le condizioni per consentire a ristretti gruppi finanziari non solo di trarre vantaggi dai temi ecologici ma anche a penalizzare gli asset della nostra economia. L'operazione che matura in sede comunitaria, denunciata da Coldiretti, che riguarda alcuni prodotti alimentari. Attribuire dei colori ad alcuni prodotti alimentari per avvisare i consumatori della loro presunta dannosità sulla salute, non si sa come calcolata, vuol dire, è del tutto evidente, favorire prodotti di altri Paesi. In sintesi: se alle scelte ambientaliste sulle emissioni; alle ipotesi di apporre colori sui prodotti di generi alimentari, tipici dell'eccellenza italiana si aggiungono, non lo si scordi, gli ostacoli che vengono miratamente introdotti al sistema della mobilità nazionale, mediante i divieti su alcuni assi fondamentali che collegano il nostro Paese con il resto di Europa, attraverso i valichi alpini, (il Brennero è un esempio), il prodotto è la penalizzazione del "Sistema Italia".

Senza una presenza attiva e attenta, che Conftrasporto intende assicurare, il tentativo di determinare le condizioni favorevoli ad oligopoli, gestiti da pochi gruppi finanziari, rischia di far male.

Che sia opportuno riflettere sull'opportunità di costruire un'alleanza tra le rappresentanze dei trasporti e della logistica con quelle della filiera agroalimentare?

Conftrasporto è disponibile.

Paolo Uggè