

Più volte abbiamo evidenziato quanto sia importante per l'economia del Paese una gestione coordinata della politica dei trasporti. La logistica si misura in tempo e in una economia basata sul just in time la competitività è data dalla gestione coordinata dei sistemi di trasporto. In parole povere significa che le diverse modalità di trasporto (gomma, ferro, mare, aereo) devono essere integrate in un sistema funzionale alla competitività della filiera di produzione. Guardando i comportamenti e le decisioni assunte in questi ultimi mesi appare evidente come la mancanza di coordinamento produca situazioni difficili da classificare e che tali resteranno se non verrà costituito presso la Presidenza del Consiglio un dipartimento che riporti a un unico momento decisionale le questioni concernenti la logistica, i trasporti e la sicurezza stradale.

Nei convegni pubblici si sente parlare spesso, anche da uomini di Governo, della giusta necessità di privilegiare il trasporto alternativo a quello terrestre. Purtroppo per trovare traccia di risorse destinate a favorire lo sviluppo del trasporto via mare o del combinato treno-tir, dobbiamo fare riferimento a leggi del 2002, al tempo del secondo governo Berlusconi. Nella passata legislatura nessuna risorsa aggiuntiva è stata prevista durante il Governo Prodi che non è riuscito neppure a rendere spendibili quelle risorse già destinate, pur se i decreti attuativi erano già stati emanati.

Nella manovra finanziaria attuale nessuna capitolo di spesa è stata allocato nel bilancio dello Stato e quanto oggi le imprese stanno ricevendo è relativo alle risorse degli anni 2002. Nulla è previsto per gli anni a venire.

Ciò che sconcerta di più, tuttavia, sono le scelte che vengono assunte in tema di trasporto. Ecco alcuni esempi che fanno riflettere. Ogni giorno da Latina con destinazione Domodossola partiva un treno merci completo. I significativi incrementi tariffari hanno provocato lo spostamento dalla ferrovia alla strada di quella merce. Le ferrovie hanno di conseguenza soppresso sei treni alla settimana. Alcune imprese che si erano dotate di raccordi ferroviari, 600 in tutta Italia, che collegano la rete con i loro magazzini si sono viste incrementare il canone da 5mila a 55mila euro. Solo dopo interrogazioni in Parlamento la questione è stata sospesa per le imprese che già esercitavano. Questo non è in linea con il potenziamento delle modalità alternative tanto decantato.

Anche il trasporto via mare vive le stesse contraddizioni. Con un provvedimento del 5 agosto, le tasse portuali e di ancoraggio sono state incrementate del 50 per cento, le proteste degli operatori interessati sono state inutili. I bonus per le autostrade del mare non sono ancora stati riconosciuti a tutti per complicazioni burocratiche innescate dalla regione Sicilia. Se veramente si intende operare per sviluppare il trasporto alternativo è invece necessario definire una strategia nella quale gli incentivi vengano concessi solo alle navi dedicate al trasporto merci; fluidificare i collegamenti di porti e interporti; prevedere incentivi per contratti di durata che incrementano il trasporto ferroviario, aiutare la diffusione dei collegamenti informatici. Tuttavia l'elemento decisivo è l'attuazione di forme di controllo nei confronti del trasporto stradale che deve operare nel rispetto delle regole sui tempi di guida e di riposo, sui carichi e sulla velocità.

* presidente nazionale di Fai Confrtrasporto