

IL PUNTO di Paolo Uggè

Questa settimana affronterò alcuni temi di attualità, rilevanti tanto sotto il profilo economico quanto su quello sociale, che sono stati oggetto di dichiarazioni rilasciate a mezzo stampa e in occasione di convegni.

Libertà di circolazione: quante parole sprecate su questo valore! In settimana Uniontrasporti, la realtà di Union Camere che si occupa dei temi del trasporto, ha organizzato una conferenza stampa ed un dibattito sui limiti, che a questo fondamentale diritto vengono da troppo tempo opposti sulla linea del Brennero, a danno della competitività delle imprese italiane. Credo sia evidente a tutti che, in un'economia che vede il tempo come fattore determinante per la competitività, gli ostacoli determinati dai divieti non colpiscono solo l'attività dell'autotrasporto, ma penalizzano tutto il sistema produttivo nazionale. Un tema importante ma passato sotto silenzio da parte della grande stampa.

È riconosciuto da tutti l'impegno profuso da Confrtrasporto nel corso degli anni sulla questione del Brennero. Parlo di anni perché la scelta dell'Austria di limitare l'attraversamento del proprio territorio è in atto da tempo. Gli operatori del trasporto si ricorderanno certamente del sistema degli ecopunti che di fatto penalizzavano gli automezzi pesanti.

Sconfitta in sede europea la politica limitatrice austriaca, il governo austriaco è ricorso al tema del danno ambientale che il passaggio degli automezzi produrrebbe. Ecco quindi prendere corpo la nuova fase che ha come evidente obiettivo limitare l'attraversamento degli automezzi italiani. Si fa fatica a comprendere la ragione per la quale centinaia di migliaia di autovetture che transitano in quella direzione non inquinano ed invece i mezzi pesanti euro 6 sì. Appare evidente l'obiettivo. Il turismo è più remunerativo e quindi anche se inquina va favorito.

Segnalazioni in sede europea, interrogazioni parlamentari, denunce su pagine di quotidiani, richieste ai governi che si sono succeduti. Nessuna delle iniziative intraprese sin qui ha dato risultati. Che sia il caso di procedere con un'azione legale per omissione di atti d'ufficio nei confronti della Commissione europea che non tutela il trattato? Stiamo pensando anche a questo.

Credo che non sia più il tempo di percorrere la strada della diplomazia. "A brigante si risponde con un brigante e mezzo" ebbe a dire il presidente della Repubblica Sandro Pertini. Ritengo che questa sia l'unica strategia possibile. Non tutti si rammenteranno del blocco al Brennero che agli inizi degli anni 90 per 12 giorni chiuse quella frontiera. Ma fu così che si costrinse l'Austria ed i "morbidi governanti italiani", che c'erano anche allora, a trovare una soluzione. Ora non è certo il caso di ricorrere ad una iniziativa così dirimpente. Ma la proposta di dislocare punti di controllo, in modo particolare per i veicoli austriaci, al fine di verificare la sicurezza e il potenziale di inquinamento degli automezzi, ritengo non sia da sottovalutare.

In questi tempi poi la situazione sanitaria consentirebbe al governo italiano di verificare l'esistenza del green pass per tutti i conducenti, ed in particolar modo di quelli austriaci che entrano nel nostro Paese, nel quale è obbligatoria la dimostrazione di aver effettuato il tampone o di essersi vaccinati. Credo che per la Commissione europea non sarà possibile ignorarne gli effetti.

La seconda questione riguarda proprio il green pass. Una gestione così inadeguata penso sia difficile da non riconoscere. È certamente una gestione farraginoso, applicata con modalità diverse e spesso con criteri poco omogenei. Una gestione figlia di un *modus operandi* ormai in essere da tempo e che, sebbene sia stato in parte corretto, è da imputarsi sempre allo stesso esponente della compagine di governo.

Il nuovo decreto rischia di peggiorare la situazione esistente sulla carenza dei conducenti dei mezzi pesanti e questo potrebbe, a lungo andare, rendere più problematica la gestione dei trasporti via terra.

Non si comprende come non si sia pensato di estenderle le deroghe già in vigore per alcune categorie, anche ai conducenti dei mezzi pesanti, che possono essere ragionevolmente esclusi dall'obbligo purché si attengano

strettamente al protocollo di sicurezza già in essere, sottoscritto e condiviso con i rappresentanti dei lavoratori e del ministero.

Questa scelta, tra l'altro, consentirebbe di applicare ai vettori austriaci più facilmente le limitazioni per garantire la sicurezza sanitaria ed eviterebbe che i trasporti in Italia venissero eseguiti da conducenti non italiani ma potenzialmente portatori del virus.

Non sarà il caso che il Governo preli maggiore attenzione a questi provvedimenti che rischiano di dare un duro colpo all'attività di tante imprese?

Il tema degli autisti è da affrontare con competenza ed urgenza. Non esisteranno a breve gli automezzi a guida autonoma. Non riusciranno le ferrovie a sostituirsi al trasporto stradale. L'intermodalità è una strada da perseguire e potenziare ma senza la flessibilità del trasporto su gomma la produzione subirà danni.

Leggiamo affermazioni preoccupanti sul tema della transizione ecologica. Come anche sui cambiamenti climatici. Concordiamo pienamente, invece, con le raccomandazioni del ministro Giorgetti che sostiene la necessità di far coesistere il fattore ambientale con quello economico e sociale. Ci preoccupano i toni da guerra santa di taluni uomini di governo o politici che sembrano riflettere poco sulle conseguenze di certe scelte affrettate. In gioco c'è il futuro del pianeta ma non dimentichiamolo mai l'uomo in tutte le sue esigenze e attività.

24 settembre 2021