

IL PUNTO di Paolo Uggè

Sicuramente l'attivismo del nuovo ministro dei trasporti Matteo Salvini sta generando notevoli aspettative.

Conftrasporto non può che esserne lieta, perché interpreta questo cambio di passo come il segno di una netta inversione di tendenza rispetto alla passata legislatura, nella quale il ministero preferiva dedicarsi alle tematiche ambientali piuttosto che lavorare per dotare il Paese di una politica dei trasporti funzionale, nata dal confronto con i rappresentanti del mondo del mare, ferro e della gomma. La modifica della denominazione del dicastero era già la più che evidente dimostrazione di questa singolare idiosincrasia, nonché di un atteggiamento pregiudiziale del suo titolare verso il mondo dei trasporti in generale e l'autotrasporto in particolare.

Ricordo di essere stato il primo, se non l'unico, a contrastare la scelta di togliere, dal nome del ministero, il riferimento a quella che dovrebbe essere la sua reale missione, ossia quella dei trasporti. Il mio non era un mero puntiglio lessicale, ma la ferma opposizione alla linea politica, a mio giudizio errata, che quella nomenclatura sottendeva.

La politica dei trasporti è la scelta primaria da effettuare; le infrastrutture sono lo strumento con la quale essa si realizza; il rispetto ambientale è ovviamente un'esigenza da tenere in debito conto. Oggi ci pare che i primi interventi del neoministro tornino proprio a riportare il giusto ordine di priorità tra questi elementi.

Mi limito a citare alcuni aspetti.

Riservare le risorse destinate a ristorare gli incrementi registrati sul gasolio alle imprese avente sede in Italia è positivo. Ritornare a porre al centro dell'azione politica del Ministero la realizzazione del Ponte sullo Stretto e la necessità di assicurare la permeabilità del corridoio del Brennero, altrettanto. Se, invece, dovessi elencare gli annunci sbandierati negli anni passati, a fronte dei quali nessuna opera è stata realizzata, non mi basterebbe il foglio. Vi invito però a condurre una rapida verifica su quante infrastrutture, nell'ultimo periodo, siano state effettivamente cantierizzate e avviate, nonostante fossero state inserite nel PNRR. Tra qualche tempo l'U.E ci chiederà conto del modo in cui sono state investite le risorse concesse al nostro Paese e vorrà sapere quanti dei progetti annunciati abbiano effettivamente visto la luce.

Convegni, comunicati, dibattiti, elucubrazioni su ipotetici interventi, sono azioni importanti ma se non producono opere, non servono a nulla.

Sulla questione del corridoio del Brennero il Governo, fino ad oggi, si è limitato ad inviare lettere e segnalazioni, senza conseguire alcun risultato. In questi giorni, abbiamo invece visto il neoministro prendere iniziative molto determinate ed incisive sul tema. Mi permetto di evidenziare anche che, se si attuasse finalmente una politica dei controlli ai confini per verificare che l'ingresso in Italia sia consentito solo ai vettori in regola con le norme ambientali, sociali e della sicurezza, si potrebbero già ottenere ottimi risultati. Faccio notare come una simile operazione, che favorisce la sicurezza ed il rispetto ambientale, non lederebbe affatto il principio della libertà di circolazione. Quindi perché aspettare ancora?

Nonostante lo abbiamo più volte richiesto, nulla di tutto ciò è stato fatto fino ad oggi. Alcune federazioni del settore hanno avviato un'azione legale nei confronti della Presidente della Commissione europea, denunciando l'inadempimento delle istituzioni comunitarie nei confronti delle infrazioni commesse dall'Austria. Ora la parola è di competenza anche della magistratura europea. La soluzione del problema,

tuttavia, non può attendere oltre, anche alla luce del fatto che nel 2024 dovranno essere effettuati interventi di risanamento sul ponte Lueg. Si tratta di una vera e propria emergenza dell'economia nazionale.

Riportare in vita la società Ponte dello Stretto sarebbe un ulteriore modo per dare un segno concreto della volontà di riprendere la scelta di realizzare l'opera. Quindi, per chi rappresenta le diverse modalità di trasporto, non può che essere benvenuta. Ovviamente anche la gronda di Genova, il completamento del terzo valico la trasversale Napoli Bari; l'A22 e A24, etc etc. devono essere contemplati da una politica infrastrutturale seria. Altro che mobilità dolce...

Certo che se poi i rappresentanti del governo nazionale non avversano il folle programma di chi intende, in nome di un ambientalismo di facciata, porre lo stop ai motori endotermici (compresi quelli dei mezzi pesanti) dal 2035, il proposito dichiarato di voler approcciare con ragionevolezza le politiche ambientali, coniugandole con le esigenze economiche, resta valido solo a parole. Il COREPER, organismo che raggruppa 27 ambasciatori europei, in questi giorni, ha dato il via libera ad un testo che dovrà passare al vaglio del Parlamento che è così impostato. La dichiarazione del ministro Salvini rilanciata sull'argomento mostra una Sua evidente contrarietà. A gennaio il Parlamento europeo dovrà dirimere la questione. Il mondo del trasporto, favorevole alla tutela ambientale, purché non sia solo ideologica, è pronto a sostenere ogni comportamento che operi per temperare le esigenze dell'economia e il rispetto ambientale. Occorrerà in modo chiaro capire se si vorrà favorire l'economia orientale o europea, che nel mondo oltretutto è quella che produce meno inquinamento. Per questo sarà importante verificare quale sarà la posizione assunta dal nostro governo nazionale; certo è, che dovrà essere molto chiara.

Milano 18 novembre 2022