

IL PUNTO di Paolo Uggè

Ora si parli di politica dei trasporti e logistica senza preclusioni ideologiche

Il Governo ha giurato ed ottenuto la fiducia. Quindi è in grado di operare, ripartendo magari proprio dal protocollo di intesa che le associazioni dell'autotrasporto avevano sottoscritto con il precedente Esecutivo. Auguri e buona fortuna.

Le prime uscite pubbliche del neoministro Matteo Salvini, come ho già attestato rispondendo ad una domanda rivolta da un giornalista, sono riconducibili ai contenuti presenti nel Manifesto che la Conftrasporto ha elaborato e inviato a tutti i partiti in occasione dell'ultima campagna elettorale, evidenziando quelle che sono le esigenze e le attese del settore. Questa sintonia è certamente un segnale incoraggiante, che parrebbe indicare l'inizio di un percorso positivo verso la soluzione dei tanti problemi che il settore deve affrontare.

Ora si dovrà passare ai fatti e, parlando di fatti, non si può sottacere il tema del PNRR e della "messa a terra" dei progetti necessari a far crescere il Paese. Proprio al termine della scorsa legislatura, il ministro uscente ha prodotto un documento tecnico che, se letto alla luce dell'interpretazione scorretta delle norme comunitarie adottata finora, potrebbe escludere dal novero delle opere finanziabili con fondi pubblici le infrastrutture stradali, indirizzando così tutte le risorse disponibili verso la sola realizzazione di infrastrutture ferroviarie. Una decisione dell'ultimo minuto, questa, che ci preoccupa particolarmente perché rischia di vincolare le scelte politiche del nuovo titolare del dicastero.

Di cosa si tratta, precisamente?

Il precedente Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, a settembre, ha approvato le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nel settore stradale.

Si tratta di un documento tecnico di cui devono tenere conto i promotori e gli attuatori degli interventi, per poter accedere al finanziamento pubblico di tali interventi stradali.

Le linee guida hanno replicato i criteri fissati dall'Europa per la redazione del PNRR e, in particolare, il rispetto del principio DNSH, ovvero di non dover arrecare un significativo danno all'ambiente.

Nel dibattito pubblico che ha seguito il varo del PNRR italiano, i nostri rappresentanti istituzionali hanno ripetutamente attribuito al rispetto di questo criterio europeo DNSH l'esclusione dal Piano delle infrastrutture stradali, per altro estremamente necessarie per l'efficacia e la sicurezza del trasporto e della logistica nazionale. Ma non è così!

Alla luce di questo infausto risultato, non vorrei, quindi, che l'adozione di questo medesimo criterio per la selezione delle opere stradali nazionali comporti, come indesiderato lascito del precedente ministro, una sostanziale impossibilità, per l'Italia, anche con fondi nazionali, di realizzare i necessari potenziamenti della rete stradale e autostradale.

Una attenta lettura della Comunicazione della CE del 18/02/2021 recante gli Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «DNSH» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza, fa comprendere che la "*conventio ad excludendum*" dal PNRR ai danni delle infrastrutture stradali e autostradali non è stata il frutto di una stringente prescrizione europea, ma di un'applicazione che potremmo definire più realista del re e frutto di un ambientalismo ecologico, da parte dell'Italia.

L'allegato IV di tale Comunicazione, infatti, all'esempio 4 riporta proprio il caso di una nuova infrastruttura autostradale, esemplificando come gli Stati membri se lo volessero avrebbero potuto finanziare con il PNRR

una simile opera. Sarebbe sufficiente che la stessa fosse coerente con il principio DNSH, ovvero non arrecasse un danno significativo all'ambiente.

Se quindi la sciagura di un definitivo bando alle opere stradali e autostradali del nostro Paese sembrerebbe essere per fortuna esclusa, resta confermata l'esigenza di un approccio pragmatico e non ideologico verso la sostenibilità nel comparto. Un cambio di passo, e Conftrasporto lo spera vivamente, che il nuovo Ministro dei Trasporti possa promuovere, superando alcuni eccessi del recente passato che, certo, non hanno fatto bene né alla funzionalità né alla sostenibilità complessiva del comparto. Né, se portati avanti alla competitività del sistema produttivo.

Conftrasporto chiede allora di:

Superare gli approcci ideologici con pragmatismo per una politica dei trasporti e della logistica, per migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sostenibilità (ambientale, economica e sociale). Basta con le ideologie e le prese di posizioni fondate su NO a prescindere.

4 novembre 2022