

I ritardi nel trasporto su ferro

A NAPOLI e in Campania lo sciopero dei tir, come prima quello dei taxi, ha assunto toni particolarmente agitati anche con violenze contro chi non intendeva aderire. Ma il consenso popolare ad una agitazione che ha paralizzato tutto il sistema del trasporto stradale in Campania come in Italia dovrebbe fare riflettere - a parte la doverosa condanna delle violenze e la loro repressione - chi ha la responsabilità di prendere delle decisioni. Dicevano i Padri della Chiesa che conviene che la scienza sia maestra dell'esperienza piuttosto che l'esperienza maestra della scienza. Il che sta ad indicare quanto sia meglio avere una esatta conoscenza della realtà prima di operare, piuttosto che prendere atto di eventi spesso spiacevoli che ci costringono a prendere successivamente delle decisioni. Infatti assai meglio secondo il detto popolare prevenire anziché reprimere. Lo sciopero dei tir non dipende se non in minima parte dal decreto sulle liberalizzazioni ed era programmato da tempo, ma dimostra uno stato di esasperazione di intere categorie del quale il governo tecnico non ha tenuto sufficiente conto. Da tempo gli autotrasportatori, e specialmente i "padroncini" particolarmente diffusi nel Mezzogiorno e in particolare in Campania, lamentano di essere stretti in una tenaglia che li immiserisce e talvolta li mette fuori dal mercato; da una parte le tariffe particolarmente basse spesso imposte all'industria con lo spauracchio della concorrenza di operatori stranieri, dall'altra il continuo aumento dei costi del gasolio, delle autostrade, delle assicurazioni, del credito per acquistare gli automezzi. Negli anni passati il sottosegretario Uggé - che era parte in causa perché presidente di una delle associazioni di categoria ed il suo esperto il professor Giordano erano riusciti non senza fatica a mantenere ferma una categoria difficile e rissosa. Ma il rigorismo del governo Monti non ha certo facilitato, pur a prezzo di qualche concessione che invece non c'è stata, il mantenimento dello status quo. Così che ora il prezzo che paga il Paese e che pagherà in futuro sarà molto più alto. Non è un caso che la protesta del movimento dei "forconi" sorto in Sicilia, regione che si sente abbandonata dal governo, dove la soppressione degli investimenti per l'inutile ponte sullo Stretto non è stata accompagnata da grandi investimenti alternativi, si è rapidamente propagata in Calabria ed in Campania e poi a tutta Italia. Come mostrano le eloquenti cronache di questi giorni, raccontate dai giornali e dalle televisioni in numerosi resoconti, dai quali si evince il grado di esasperazione della categoria. È a questo punto il caso di ricordare che, nonostante le declamazioni dei passati governi su un riequilibrio tra trasporto stradale e trasporto ferroviario, i risultati non sono percepibili, se è vero come è vero che attualmente il 90 per cento delle merci viaggia su strada e rafforza il potere contrattuale di una categoria che, senza bisogno di richiamare la caduta del governo di Salvador Allende provocata dallo sciopero degli autotrasportatori, è in grado di condizionare le scelte del governo. L'ingegner Moretti, proveniente dalla Cgil ma amico di Berlusconi e oggi di Passera, il quale rinvia alle calende greche la separazione delle reti ferroviaria da Trenitalia, dovrebbe essere chiamato a rispondere dell'insufficiente sviluppo del trasporto merci ferroviario e della destinazione delle risorse in via prevalente all'Alta Velocità, che soddisfa la domanda di traffico viaggiatori su alcune relazioni, sia pure le più importanti. Stando così le cose, riaffermando il rispetto della legalità occorre, sia pure in ritardo, venire incontro alle richieste degli autotrenisti, riducendo a cominciare da banche e assicurazioni gli oneri delle imprese e assicurando la pace sociale.