

La violazione di una legge dell'ordinamento giuridico determina l'applicabilità di una sanzione a carico di chi l'abbia commessa. La violazione delle leggi economiche determina, come oggi vediamo, il dissesto di collettività nazionali.

I meccanismi per i quali una economia stabile viene distrutturata, coinvolgendo famiglie ed imprese, sono usualmente riconducibili ad occulte decisioni di operatori finanziari ed a modalità operative riferibili a scelte programmatiche di politici.

Entrambe si riversano poi con persistenti effetti perniciosi sulla società, determinando reazioni emotive, non sempre riconducibili a fattori razionali.

In questo quadro le modalità attuative delle politiche dei trasporti - di cose e persone - costituiscono componenti di preminente valore strategico per evitare che si determini prima la stagnazione dell'economia e che la stessa si ramifichi poi in una crisi che coinvolge la società la quale subisce i fenomeni degenerativi che ne conseguono.

I motivi che determinano tali regressioni vengono usualmente analizzati solo dopo il loro prodursi, rilevandosi che, in fondo, avrebbero potuto anche essere individuati e valutati prima, sì da potervi porre tempestivo rimedio nella individuabile prospettiva della loro verificabilità ed evitare di dovervi soggiacere.

Ma il potere di chi assume decisioni miopi, o non le assume, può anche venire preventivamente indirizzato diversamente dalle iniziative che possono e devono essere promosse da una collettività responsabilizzata.

Considerando le modalità dell'effettuazione dei trasporti, rileviamo: la strategia della metodica degli scacchi trova traduzione operativa in forza di una consapevolezza, già acquisita, di quella che sarà la tattica da adottare per consentire di conseguire il risultato voluto e preordinato, tramite una causale - non una casuale - posizionatura e movimentazione dei propri "pezzi" in dotazione, con una dislocazione progressiva degli stessi sul territorio della scacchiera.

Movimentazioni che consentono una loro percorrenza con un completo tragitto nell'area, o anche per un breve tratto, o con transiti nella sua lunghezza e nella larghezza, o attraversandola in diagonale, o anche superando gli ostacoli che si frappongono nel percorso "in aderenza" al piano avvalendosi di pianificati spostamenti "aerei". Ovvero una preordinata e programmata strategia logistica.

Il fatto è che pochissimi sono in grado di avvalersi di una competenza specialistica per una visione strategica previsionale per una movimentazione finalizzata ad una progressione di mosse, che, pur in una variabilità di ipotesi prevedibili come verificabili, consentiranno di conseguire il risultato. Tanto è vero che chi la possiede è in grado di valutare la situazione in essere anche in altre scacchiere e poter lucidamente operare contemporaneamente sulle stesse.

Ma a differenza di quanto può addurre a propria giustificazione un giocatore di scacchi: "sbagliando si impara", ricadendo gli effetti dell'errore solo sullo stesso, diversamente l'errore, o la tardività di un intervento normativo di portata economica di un operatore politico può coinvolgere interi settori, nella sussistenza delle interconnessioni oggi vigenti nel mercato globale, con ripercussioni sulla scacchiera dei mercati nazionali ed il dissesto del proprio e degli altri paesi, correlati da quei rapporti economici che si sviluppano fra loro attraverso i trasporti, con lo scambio di materie prime e di prodotti finiti.

Se uno schiacciasassi si muove improvvisamente in discesa la percorre travolgendo indistintamente quanto incontra ed anche ove si arresti impattando provoca ulteriori danni.

Le regressioni economiche, che possono essere indotte anche da una impropria ed imprevidente normativa della politica nazionale dei trasporti e da una approssimativa gestione politica locale degli stessi, disgregano gli equilibri esistenti, portano alla regressione ed impoveriscono la collettività, sollevano le proteste (ignorate) dei cittadini e degli imprenditori, con una escalation di fattori negativi che sconnettono le caratteristiche che nei secoli avevano consentito agli stessi di vivere ed operare conformemente alla loro cultura ed alle tradizioni conformatesi e consolidate in base alle caratterizzazioni geografiche del territorio.

Per cui: per rilevare come l'analisi della situazione dei trasporti svolgentesi nell'oggi in un ambito territoriale, possa, fin d'ora, costituire un significativo elemento di valutazione nella prospettiva della prevedibilità di correlati fenomeni complessivi, già intuibili, ripercuotenti domani in un quadro sociale ed economico nazionale, vagliamo, a titolo di esempio, quanto correlabile fra le

situazioni dei trasporti in essere in una cosiddetta microeconomia, a livello cittadino, e quanto verificabile in altre "scacchiere" territoriali ed a livello di macroeconomia. Consideriamo a tal fine:

- una città portuale, si estende longitudinalmente per chilometri lungo il mare, sì da costituire il maggior porto della nazione, circondata alle spalle da una barriera di colline abitate, non agevolanti lo sviluppo dei trasporti delle merci che giungono dal porto, senza che abbiano avuto inizio i progetti, già esistenti da anni, che avrebbero consentito la realizzazione delle indispensabili infrastrutture, quali il "terzo valico", per la defluenza delle merci verso il nord, e la cosiddetta "gronda" locale.

Quella stessa città subisce oggi il degrado del maggior centro storico d'Europa, sviluppatosi nei secoli in contiguità della linea portuale, opera dell'antica nobiltà e della ricca borghesia mercantile. Città di traffici commerciali, abbandonata negli anni da 200.000 residenti, rimane con la più alta percentuale nazionale di anziani pensionati, costretti, per gli oneri delle tariffe dei mezzi pubblici, a percorrere a piedi lunghi percorsi in strade in salita;

- oggi si trova ad affrontare una tariffa di trasporto persone in città di € 1,50, anche per una sola fermata, probabilmente la più alta d'Italia, un costo per posteggio orario su strada di € 2,50, probabilmente anch'esso il più elevato, con l'abbinamento di una progressiva moltiplicazione di corsie gialle, anche ove non necessarie, nella contemporanea successione di scioperi dei mezzi pubblici e di decrementi dei servizi degli stessi nelle fasce orarie, in ispecie serali per le zone di residenza collinare; è priva di aree di interscambio, subisce un'escalation della pedonalizzazione delle strade principali, già sedi di prestigiosi esercizi di attrattiva turistica, in graduale chiusura.

Oggi detta città implode per una politica dei trasporti per la quale il problema del trasporto viene risolto "atrofizzandolo". Associamo a quanto sopra la riduzione delle linee ferroviarie per i pendolari, gli abituali ritardi dei treni regionali, un aeroporto troppo angusto, con problemi creati da volatili, linee marittime di passeggeri e di merci transfughe in altri porti.

Sulle ampie aree che potevano essere destinate ad operazioni portuali sono state concesse autorizzazioni per farvi sorgere supermercati di vendite varie; a danno degli esercizi dei commercianti e degli artigiani della città.

Il tutto rappresenta un significativo esempio di un concentrato di disorganizzazione delle funzioni delle diverse tipologie dei trasporti. Una volta detta città, diventata potente per i suoi traffici mercantili, che venivano liberamente gestiti dai suoi operatori dagli "scagni" nel centro storico, veniva chiamata "la Superba".

Comunque, ove si tratti di maggiorare i prezzi per chi debba usufruire delle differenziate modalità di trasporti, ferrovie, autostrade, aerei, linee urbane, le "autorità preposte" non hanno problemi. Si adduce ogni volta che gli aumenti sono necessari per consentire la prosecuzione dell'operatività del singolo settore.

Quali poi saranno domani gli effetti indotti sul territorio dall'aumento dei prezzi dei servizi locali a favore di società partecipate che li gestiscono, o disposti per i singoli settori del trasporto, è un problema che non viene assunto nella considerazione necessaria per l'adottabilità di soluzioni che consentano di risolverlo in senso complessivo per il primario interesse della collettività.

Ciò che interessa, a chi opera con visione miope, è poter muovere, in qualche modo, il proprio "pezzo", sulla propria scacchiera. Gli "effetti" che si verificheranno in prosieguo sul territorio sono fattori che restano estranei ai criteri che hanno indotto l'adozione della soluzione imposta. Con una tale ottica operativa le correlazioni con gli altri settori del trasporto non sono problemi dell'oggi; ci si giustifica affermando che qualcuno ci penserà domani.

Ma l'economia ha proprie leggi, che si realizzano anche se non codificate, per le quali le omissioni e gli errori di oggi verranno amplificati domani con una estensione a spirale degli effetti sul territorio.

Le analisi di compatibilità fra progettualità teoriche e le loro traduzioni pratiche, le indagini previsionali di come le decisioni che incidono sulle modalità della percorrenza dei trasporti metropolitani e nazionali si ripercuoteranno sul territorio con inaridimento dei profitti, le previsioni delle allocazioni dei rischi e dell'entità degli stessi, lo studio delle intercorrelazioni delle gerarchie di scelta delle modalità dei trasporti in rapporto alle tipicità del territorio ed al potenziale correlativo sviluppo dello stesso, l'accertamento delle incidenze sugli operatori del mercato, costituenti i soggetti primari di ogni possibile futuro sviluppo economico, sono le componenti di una strategia complessiva che esige valutazioni globali, concertate in un summit di esperti, e non mosse rimediative improvvisate ed affrettate, operate da singoli giocatori sulle proprie singole scacchiere.

Comunque resta l'insondabile mistero per il quale nella generalizzazione dell'aumento dei prezzi dei servizi di trasporto : autobus - taxi - ferrovie - trasporti aerei e marittimi, debba invece valere per i trasportatori su strada di merci per conto di terzi una contrattazione del corrispettivo, denominata, con termine menzognero, "libera", mancando la parità delle posizioni contrattuali fra le parti, che, come abbiamo già detto, si tradurrà, ove ancora verrà fatta persistere, in una deleteria contrapposizione fra gli operatori del settore, con un graduale esaurimento del potere degli stessi rispetto ai gestori delle altre modalità di trasporto, e di perdita della loro capacità di incidenza politica nei confronti del Legislatore.

Non è ipotizzabile che la stampa, le trasmissioni televisive, si esprimano quali interpreti della necessità di risolvere urgentemente i problemi della giustizia, dell'istruzione, del lavoro, del carico fiscale e non si rendano conto che fra le esigenze primarie del nostro paese una strategia complessiva di razionalizzazione legislativa della politica dei trasporti, che ne consideri il ruolo primario, costituisce il fattore senza il quale l'economia si arresta.

Basterebbe, anche se siamo responsabilmente renitenti ad una tale prospettiva, che la categoria assumesse, anche solo per qualche giorno, quelle iniziative che evidenziassero all'opinione pubblica la significatività del ruolo che svolge nell'interesse della nazione, affinché il trasporto trovi il più ampio risalto in tutte le prime pagine e trasmissioni televisive, riscuotendo, ne siamo certi, la solidarietà dei cittadini che subiscono le conseguenze di normative territoriali e nazionali disastrosi.

E' chiaro, a chi non l'ha ancora compreso, che i problemi vanno affrontati concertatamente e con urgenza, stanti le vicende che si evolvono nei territori sulle sponde antistanti del Mediterraneo? Ove i rifornimenti di petrolio vengano a ridursi in percentuali di significatività tale da far ulteriormente lievitare i costi dei suoi derivati, come purtroppo già sta avvenendo, dovremo dolerci del fatto che non siano stati adottati tempestivi provvedimenti che avrebbero potuto consentire di ovviarvi razionalizzando complessivamente i trasporti.

Come potranno essere operativi i rifornimenti che il trasporto merci realizza in ogni singolo paese della nostra nazione? Come potranno essere ancora gestiti i contratti così detti di cosiddetta "libera contrattazione" per conseguire una simultanea copertura dei costi in ascesa? Con i soliti disorganici tamponi dei Decreti Legge per "interventi urgenti nel settore dei trasporti"?

La categoria deve - urgentemente - farsi promotrice delle iniziative, anche ove dovesse rendersi necessario, di consapevole corresponsabilizzazione della collettività, che inducano il Legislatore, con immediatezza, ad affrontare, coordinatamente con la stessa, i problemi dei trasporti che dovremo affrontare a breve termine.

E' oggi che occorre promuovere la Conferenza Nazionale Trasporti. In primis con le categorie che li effettuano, con coloro che sono in grado di operare nella consapevolezza delle strategie da adottare nella visione complessiva delle scacchiere della movimentazione delle merci e delle persone.

Vi sono situazioni che non ammettano ritardi, contrapposizioni politiche, visioni parziali dei problemi. Ma la prevedibilità di un movimento franoso ne consente la prevenzione.

Il senso di responsabilità che è proprio degli autotrasportatori, per la consapevolezza che la stessa è a loro propria in ogni viaggio compiuto nel corso di una vita di impegno professionale, consentirà agli stessi di farsi portavoci, del tutto autorevoli, dell'esigenza di affrontare il problema con un confronto e con un impegno comune fra tutte le categorie del trasporto da tradursi a livello di Conferenza Nazionale. Nell'oggi, non nel domani.

Vi sono situazioni per le quali chi per primo le affronta può assumersi il merito di essere stato il primo. Gli autotrasportatori italiani possono e devono rivendicare il proprio ruolo di portare il problema del trasporto a costituire condizione ineludibile per poter evitare il dissesto della nostra economia, con il coinvolgimento partecipativo di tutte componenti della società.

Articolo di Giorgio Pasetti tratto dal TN Gennaio-Febbraio 2011, n. 1 anno XIII