

Ci sono i tempi per ogni cosa. I tempi nei quali maturano le iniziative, quelli in cui vengono concluse. Vi sono i movimenti nei quali le categorie assumono maggiore consapevolezza del ruolo che svolgono nel territorio per l'economia nazionale, si rendono conto della loro forza contrattuale nella politica del paese, di come le legittime richieste si debbano tradurre in diritti che devono essere espressi dalle leggi, di come non si possa pensare di rimanere in disparte mentre il mondo contemporaneo cambia e che, se si vuole essere parti attive del cambiamento, non si può rimanere in condizioni di subalternità.

Oggi siamo nel tempo nel quale nell'attuale realtà del trasporto merci non si può essere solo soggetti passivi. Chi nella vita opera viaggiando quotidianamente sa che allorché si trova di fronte ad un bivio deve conoscere e scegliere la strada che lo porterà a destinazione e percorrerla anche se difficoltosa, senza titubanze, se no rimarrà in coda, il ché significa perdere tempo e lavoro.

Le recenti norme legislative hanno riportato i vettori ad un ruolo di inferiorità contrattuale paragonabile a quella che esisteva nel mercato anteriormente all'entrata in vigore della Legge 6/6/1974 n. 298. Non vi è nulla di peggio di un progressivo indebolimento di una categoria attuato in via legislativa.

La demoralizzazione che consegue al progressivo sfarinamento dei diritti si traduce gradualmente in apatia, in

scoramento, in rinuncia all'impegno che consente di evitare di imboccare la strada della che porrà in dubbio la stessa sopravvivenza.

Il mercato obbedisce a leggi economiche, dalle quali la politica legislativa non può prescindere. Vediamo oggi la realtà di un'economia mondiale e nazionale allo sfascio, indotto da un mondo delle finanza operante al di fuori del mondo del lavoro, inteso quale struttura che, producendo beni, crea ricchezza reale, ma che richiede la capillare movimentazione delle merci.

L'economia esige un coordinato ed equilibrato sviluppo, nel quale le parti sociali abbiano paritariamente ed istituzionalmente un proprio ruolo di orientamento dell'indirizzo legislativo, avvalendosi di un correlativo peso decisionale.

E affinché ciò avvenga occorre mettere in gioco - tempestivamente - tutto il proprio potere, espresso dal rilievo numerico della categoria e dalla non più comprimibile pazienza con la quale la stessa, da ormai troppo tempo, affronta i problemi quotidiani.

Siamo ormai giunti al bivio, e nei prossimi giorni si dovrà decidere quale strada dovrà essere percorsa; girare più volte intorno ad una rotonda non porta da nessuna parte.

Una progressiva erosione della categoria si risolverà nella erosione della razionalità dei traffici

che consentono di sviluppare la ricchezza di ogni stato. Ma molti non se ne rendono conto, occupati, così come è accaduto ai gestori della finanza, ad impinguare, con visione del tutto miope, il proprio orto, senza rendersi conto dell'impoverimento apportato al territorio circostante, togliendo allo stesso le risorse del risparmio produttivo per rivolgerle a scommesse aleatorie, che hanno prodotto l'inaridimento del loro stesso orto.

Presumibilmente nel prossimo numero di Trasporti Notizie potremo leggere che nel frattempo i nodi sono venuti al pettine.

Se non si provvederà a districarli con una comune consapevole decisione non potranno essere poi elevate lamentazioni se gli stessi siano stati sciolti drasticamente.

Alessandro Magno si trovò di fronte all'inestricabile nodo di Gordio che gli avrebbe concesso il potere; non perse tempo e lo tagliò con un colpo di spada. Taluni problemi richiedono pronta decisione nell'affrontarli e nel risolverli.

In un mondo di profonda trasformazione polivalente occorrono nuovi modelli operativi per gestirli, ed i nodi non possono rimanere stretti fino a rischiare il soffocamento.

La categoria non può continuare ad attendere proposte di altri, che ritengono di essere in

posizione di maggior
potere contrattuale, ma deve proporre
e sostenere le proprie, con la forza che
le appartiene, anche se confida che
non vi debba ricorrere.

Nessuno, come gli autotrasportatori, svolge quel ruolo unico che combina la funzione
distributiva nazionale
con le funzioni produttive, commerciali
e dei servizi che dalla stessa dipendono.

La dimensione dello sviluppo economico nazionale è connessa allo sviluppo della dimensione
dei trasporti, non
alla loro minimizzazione e richiede
il contemporaneo sostegno dei diritti di
chi ne è l'artefice.

L'odierno drammatico processo di involuzione, che crea perdite di lavoro e diffonde l'angoscia
nelle famiglie, deve
essere superato anche con l'apporto
di coloro che intereaggiscono per
tutti i comparti, quali sono gli operatori
del trasporto. Gli stessi possono e
devono porre in termini non più eludibili,
avendo - come hanno - la forza
per far comprendere a chi cerca di
operare solo per se stesso, la loro
intransigente determinazione per la
quale, interpretando una visione complessiva
dell'attuale momento della
società e del suo futuro, sono determinati
ad essere fautori di quella evoluzione
che è oggi essenziale nel trasporto
sul territorio per poter incidere
positivamente su una economia in trasformazione.

Il bivio che ci attende è ormai prossimo, e nel bivio da percorrere vi è la ricostituzione di
corrispettivi certi, senza

i quali, come abbiamo detto, vi
è lo sfarinamento della categoria.

Non vi è un processo evolutivo territoriale senza che lo stesso sia coordinato con una strategia
del trasporto, e se
nza che sia concertata, paritariamente,
con gli autotrasportatori che
nel territorio operano e con chi li rappresenta.

Articolo di Giorgio Pasetti tratto dal TN Marzo-Aprile 2010, n. 2 anno XII