

La Fiamma



NAZIONAL SOCIALI - BOLLETTINO INTERNO D'INFORMAZIONE

SPECIALE 523°

alessandro.mezzano@alice.it

www.webalice.it/alessandro.mezzano

Gennaio 2012

La protesta dei TIR



*L'aquila vola in alto
Con lo sguardo penetrante
Scuota spazi cristallini
Ed orizzonti infiniti*

L'attenzione dei media nazionali è tutta spostata, in questi giorni sulla protesta dei TIR che sta paralizzando il Paese con danni notevoli all'economia e grandi disagi alla popolazione.

Naturalmente i "padroncini" dei TIR hanno le loro ragioni e nessuno le vuole qui disconoscere, ma non abbiamo sentito nessuno, in questo bailamme di opinioni controverse, accennare al vero problema dei trasporti in Italia di cui quello dei TIR è solo un aspetto e se questo aspetto è diventato così importante è solamente per la cieca, folle, e stupida politica degli innumerevoli governi che si sono succeduti alla guida del Paese nel dopo guerra.

Il vero problema è quello che i trasporti in Italia sono stati da sempre organizzati quasi unicamente su gomma mentre in una penisola con migliaia di chilometri di coste e per di più di un mare interno e tranquillo, si sarebbero dovuti sviluppare il cabotaggio marittimo ed il trasporto ferroviario, ma di questo nessuno ne parla e non si capisce se non lo si fa per pura stupidità oppure per difendere interessi particolari!

Vi riproponiamo qui un nostro articolo di alcuni anni fa che riteniamo di grande attualità oggi e che lo sarà sempre di più perché i prezzi del trasporto su gomma non potranno in futuro che aumentare mentre quello

per cabotaggio marittimo è già oggi solo una frazione di quello su gomma, senza poi contare il fattore di inquinamento ambientale che il trasporto su gomma procura in misura molto superiore a quello ferroviario e di cabotaggio marittimo.

Pur rispettando gli interessi dei "padroncini" dei TIR, ci sembra sia prevalente l'interesse dei Cittadini e del Paese e se i Tir dovranno diminuire di numero, ebbene questa categoria non è una casta di Brahmini intoccabili ed essa si potrà riciclare in altri settori produttivi.

Trasporti e cabotaggio, un piccolo suggerimento

L'Italia è una penisola lunga circa 1.300 chilometri (senza contare le isole), inserita nel mediterraneo, mare interno calmo e facilmente navigabile, quasi un molo dell'Europa, teso a sud verso l'Africa, ad est verso i Balcani e l'Asia ed a ovest verso Spagna e Francia.

Una sessantennale politica dei trasporti, stupida quanto servile verso la FIAT, ha costruito una struttura ed un'organizzazione del trasporto merci quasi unicamente su gomma trascurando

quasi totalmente l'opzione delle ferrovie ed ignorando completamente quella del cabotaggio marittimo.

I risultati, ampiamente prevedibili, sono sotto gli occhi di tutti e si esprimono in costi sempre più elevati a causa soprattutto, ma non solo, degli incrementi del prezzo dei carburanti, in un elevatissimo tasso di inquinamento ambientale dovuto al congestionamento ed alla saturazione del traffico stradale, in disagi per gli utenti delle strade ed autostrade e in un notevolissimo aumento dei morti e dei feriti in incidenti stradali la cui probabilità aumenta in proporzione all'aumento del traffico.

Una delle riforme da farsi con urgenza dovrebbe essere quella della riorganizzazione di tutto il sistema dei trasporti per ovviare agli inconvenienti sopra descritti e per ottimizzare le risorse che la situazione geografica ed orografica dell'Italia ci offre.

Obiettivo generale del progetto sarà quello di decongestionare drasticamente il trasporto su gomma e, nello stesso tempo, di intensificare i trasporti, sia interni che internazionali trasformando quella che è attualmente solo una posizione geografica di molo per l'Europa, in una funzione operativa.

Inoltre si dovranno ottimizzare i collegamenti regionali per il trasporto dei passeggeri pendolari che quotidianamente si recano al lavoro muovendo milioni di automobili che intasano il traffico ed inquinano in maniera insostenibile le città.

Per ottenere questi risultati, sarà necessario operare in quattro direzioni distinte e complementari:

1° **Sviluppare le linee ferroviarie della penisola**, soprattutto in senso longitudinale.

E' necessario, per sostituire efficace-

mente il trasporto su ruote con quello ferroviario, moltiplicare la possibilità di frequenza dei treni sia con una linea ad alta velocità che ci permetta di restare inseriti nella logistica internazionale, che raddoppiando o triplicando la capacità delle attuali linee in attività ed intensificando e migliorando il servizio di manutenzione generale e modernizzando il parco vagoni con l'inserimento di vettori idonei ad ogni esigenza di trasporto.

Mentre l'effettuazione del servizio trasporti sarà esclusivamente eseguito dalla Ferrovie, la gestione dell'aspetto commerciale potrà essere lasciata ad aziende private specializzate.

2° Limitare l'uso del trasporto su gomma agli spostamenti locali ed a quelli in senso trasversale.

Data la maggiore difficoltà di sviluppare linee ferroviarie in senso trasversale a causa della dorsale Appenninica, il trasporto su ruote si occuperà di effettuare un "servizio navetta" per dislocare le merci dal punto ferroviario o dal porto marittimo più vicini, sino alla destinazione finale.

3° Organizzare un massiccio traffico di cabotaggio marittimo con la costruzione di una moderna flotta di navi da trasporto di container e con il potenziamento dei porti esistenti oltre alla costruzione di altri porti, secondo necessità.

L'Italia ha la fortuna di avere migliaia di chilometri di coste di un mare interno e quindi relativamente tranquillo.

E' assolutamente stupido, oltre che criminale, non approfittare di questa possibilità offertaci dalla natura per usarla come mezzo di trasporto interno ed internazionale, soprattutto per le merci non deteriorabili dato che il costo del trasporto per cabotaggio è infinitamente più economico di quello su ruote o per ferrovia (rispetto al trasporto su gomma, quello per cabotaggio costa da 15 a 20 volte di meno..!).

In altri paesi Europei come Germania e Francia, si approfitta addirittura dei fiumi sui quali

transitano "treni" di chiatte pieni di container e ci sono porti fluviali come Colonia o Mannheim—Ludwigshafen che hanno un traffico merci paragonabile al porto di Genova.

Certamente bisognerà potenziare sia la flotta che le strutture portuali costruendo nuovi porti laddove si riveli necessario, ma il risultato, in tempi medi, sarà assolutamente conveniente sia dal punto di vista economico che da quello ecologico (il mare, a differenza delle autostrade e delle ferrovie, non ha bisogno di costante manutenzione..).

4° Riorganizzazione del traffico passeggeri, specie dei pendolari, teso a decongestionare le strade ed a limitare l'uso massiccio e quotidiano dell'automobile.

Con la partecipazione, anche economica, delle amministrazioni comunali e regionali si dovrà programmare un piano di sviluppo ragionato delle linee metropolitane che dovranno estendersi sino a 30/40 chilometri dal centro delle grandi città in modo da offrire la possibilità ai pendolari di raggiungere agevolmente i posti di lavoro senza intasare per questo strade ed autostrade. Grandi parcheggi saranno costruiti ai capolinea delle stazioni periferiche delle linee metropolitane.

Una volta create le condizioni di agibilità del trasporto dei pendolari, si dovrà regolamentare l'accesso automobilistico alle città ponendo drastiche limitazioni e prevedendo sanzioni pesanti ai trasgressori.

Con questi quattro punti programmatici non si risolverà probabilmente ogni aspetto della problematica del trasporto, ma riteniamo che la strada da percorrere per il futuro sia comunque quella di privilegiare l'obiettivo del risultato ottimale per tutti (senso della buona amministrazione) anziché, come in passato, quella di dare priorità ad interessi privati o settoriali come quando si è trascurato il trasporto su rotaia e di cabotaggio per favorire quello su strada che faceva comodo alla Fiat che pro-

duce automobili ed autotreni

Il tutto, data l'importanza strategica del settore, deve essere sviluppato e svolto sotto il controllo diretto o indiretto dello Stato anche quando le concessioni relative siano rilasciate all'iniziativa privata per determinare una situazione di concorrenza dalla quale non potrà che derivare una serie di vantaggi per i Cittadini.

Difatti decenni di assoluto monopolio statale nel quale, specie negli ultimi sessant'anni, si è privilegiata la "sistemazione" in posti dirigenziali di amici della casta dei politici senza considerare le necessarie competenze professionali per tali posizioni di comando, hanno prodotto una situazione di deresponsabilizzazione e di inerzia operativa che hanno appesantito i costi di gestione, ritardato le innovazioni e trascurato i livelli di sicurezza per i passeggeri e le merci.

La razionalizzazione e l'ottimizzazione del trasporto pubblico, specie per quanto riguarda le merci, avranno come conseguenza diretta la diminuzione del trasporto privato attualmente quasi tutto su strada, che verrà a costare di più e ad avere limiti logistici e funzionali rispetto a quello, invertendo quella tendenza che lo faceva privilegiare in funzione di risultati più affidabili e sicuri.

Sarebbe opportuno prevedere la costituzione di commissioni miste di associazioni di operatori, di utenti e delle istituzioni interessate per monitorare costantemente l'andamento dei trasporti sotto ogni punto di vista e dare al legislatore gli opportuni suggerimenti atti a correggere in corso d'opera le strutture e l'organizzazione.

Il presidente del consiglio farebbe bene a pensare a modificare l'assetto del trasporto anziché sbigottirsi e scandalizzarsi per lo sciopero dei TIR..

Alessandro Mezzano