



Perché il futuro del trasporto passa sullo Stretto

Legalità, qualità, regole, servizi a valore aggiunto, alleanze con il sistema produttivo e collaborazione con le altre modalità, dalle autostrade del mare al trasporto combinato delle merci su strada e su ferrovia. Questi gli obiettivi su cui puntare per dare un futuro alle decine di migliaia di imprese dell'autotrasporto, che altrimenti rischiano di fermarsi.

Obiettivi emersi chiaramente al Transpotec, fiera che a Verona ha messo a confronto le esigenze del sistema produttivo con la logistica e il trasporto. Un evento che si è fissato come «destinazione» finale un futuro in cui la categoria sappia effettuare scelte precise. Già, ma come affrontare il futuro? Il punto di partenza è obbligato: smetterla con le battaglie personali. Senza tale presupposto non ci potrà mai essere un salto di qualità. Per comprendere la centralità dell'autotraspor-

to, basta leggere le scelte che l'esecutivo in carica, bocciato dagli elettori, sta per compiere o ha già compiuto: a partire dall'annullamento della gara per il ponte sullo Stretto nel quale l'Ue aveva visto un nuovo percorso per dare più competitività al Vecchio continente. Il governo dei tecnici ha scelto di annullare decisioni che persone come Loyola De Palacio, commissario Ue, l'ex ministro Pietro Lunardi e altri (veri) esperti in materia di trasporti avevano assunto dopo studi e valutazioni approfondite. Tra loro e i nostri governanti c'è una differenza sostanziale: ai primi è appartenuta una visione globale della politica dei trasporti, mentre il nostro esecutivo in uscita possiede solo una logica finanziaria miope e incapace di vedere quale politica dei trasporti sia utile al Paese, destinando più fondi a una modalità piuttosto che a un'altra senza un disegno strategico.

**Presidente di Fai
Contrasporto,
vicepresidente
di Confcommercio
e consigliere del Cnel*

