

MOBILITÀ ED INTERMODALITÀ

SERVE UNA NUOVA STRATEGIA “PAESE” PER LA MOBILITÀ E L’INTERMODALITÀ

DI PIER PAOLO BARETTA

SEGRETARIO GENERALE AGGIUNTO DELLA CISL

Quando, verso la fine degli anni novanta, si è riaperta la discussione sul tema delle infrastrutture e dei trasporti, come opportunità per il rilancio dell'Italia, sembrò che il consenso, quasi generalizzato, raggiunto assai rapidamente, come raramente accade nel nostro Paese, potesse preludere, in tempi brevi, ad una nuova, formidabile stagione di grandi opere.

I trasporti, in questo contesto, si andavano trasformando da strumento per aumentare l'efficienza e l'efficacia dei collegamenti fra i diversi nodi dello sviluppo industriale e commerciale, in obiettivo di per sé qualificante dell'azione di Governo, divenendo espressione simbolica del rilancio del Paese, dopo la fine di Tangentopoli. Le premesse sui temi della diversione modale, lo sviluppo delle autostrade del mare, l'alta velocità del trasporto ferroviario, l'adeguamento delle infrastrutture portuali non hanno avuto, però, il seguito atteso.

Dopo le modifiche apportate al Titolo V della Costituzione della Repubblica italiana, dalla legge Cost. 3/2001, il settore dei trasporti appare consegnato ad un policentrismo ancora fragile: manca una cabina di regia in grado di mettere a sistema la politica della infrastrutture e dei trasporti nazionale, con quella determinata dal sistema delle Autonomie regionali, in modo da realizzare collegamenti efficienti fra i nodi modali e le reti logistiche, connettendo l'intera penisola con i corridoi trans europei.

La posizione dell'Italia rischia di essere marginalizzata, sia perché sono inefficienti i collegamenti con il sistema europeo orientale, sia per l'inefficienza del sistema infrastrutturale già esistente (ridotta interoperabilità del sistema ferroviario, congestionamento dei valichi e del cielo, scarsa competitività del sistema marittimo, inefficiente connettività fra gli scali del Mediterraneo e le reti terrestri).

In questa prospettiva gli stanziamenti operati dalle leggi finanziarie che si sono succedute in questi anni, come contributo per l'innovazione del sistema dell'autotrasporto merci, sviluppo e potenziamento della logistica, con particolare riguardo alle autostrade del mare e miglioramento ambientale, si sono rivelati insufficienti e spesso sganciati da disegno strategico compiuto e di ampio respiro.

IL DPEF 2008 – 2012, nella parte relativa alle infrastrutture, indica nel riequilibrio modale, uno dei fattori fondamentali di successo della politica dei trasporti per decongestionare la rete stradale, per connettere il nostro Paese, in modo più efficace ed efficiente, con le grandi direttrici di trasporto europee, e per lo sviluppo del Mezzogiorno.

Su questo versante, la legge finanziaria per il 2008 non segna una soluzione di continuità nella politica dei trasporti. Si tratta di un disegno parziale, troppo frammentato ed insufficiente, nella sua portata complessiva, che abbandona la politica dell'intermodalità spesso alla buona volontà degli operatori privati.

Con queste premesse si può allora tentare la formulazione di un giudizio di massima che rileva, complessivamente, la mancanza di "politica integrata dei sistemi di mobilità", l'inadeguatezza degli incentivi per l'intermodalità e per la logistica, l'assenza di una reale prospettiva di modernizzazione e di internazionalizzazione dei servizi del Paese, mentre le uniche aspettative di lungo termine appaiono concentrate, esclusivamente, sul versante delle Grandi Opere infrastrutturali, la cui realizzazione, peraltro, dipende in gran parte dalla capacità di cassa del complessivo sistema di finanziamento.

Il rischio è che una politica delle risorse orientata prevalentemente sulla capacità progettuale e finanziaria dell'economia privata non sia in grado di far emergere quelle convenienze ed

opportunità, in termini di esternalità positive sociali, economiche e ambientali altrimenti destinate a rimanere inespresse.

La politica dei trasporti deve, evitare la riproposizione di interventi ed incentivi a pioggia, disgiunti dal legame con i tempi e i risultati di completamento delle opere, e con la realizzazione di un'effettiva diversione modale, da valorizzare anche per la tutela dell'ambiente e delle popolazioni interessate.

Occorrerebbe invece, mettere a sistema le prospettive di crescita di molti settori del trasporto merci, per connettere le esperienze di eccellenza dei porti di Gioia Tauro, Genova e Taranto con lo sviluppo del trasporto combinato e con il piano di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria dedicata, in modo da costruire, soprattutto nel Mezzogiorno, quella piattaforma logistica integrata in grado di realizzare il collegamento fra il Mediterraneo, l'oriente ed il nord dell'Europa.

Le previsioni di un forte impulso del traffico marittimo, alla luce dell'ampliamento del Canale di Suez, e all'affermarsi di nuovi poli portuali nel Mediterraneo centrale, pone l'esigenza di rafforzare il potenziale infrastrutturale dei porti italiani. Di qui la necessità di concepire nuove modalità di finanziamento innovative, sfruttando anche nuovi strumenti di finanza finalizzati a reperire anticipatamente il gettito finanziario potenziale che sarà generato dagli impianti.

Ciò presuppone tempi rapidi di progettazione, finanziamento e realizzazione, oltre che di trovare un equo compromesso fra le ragioni della diversione modale, al fine di assicurare la fluidità del trasporto merci, con le esigenze delle comunità locali, che devono però tenere conto delle novità e delle sfide imposte dalla dimensione globale della competizione, dalla terziarizzazione del nostro sistema economico e dall'integrazione europea.

Sono molti i fattori che costringono il nostro Paese ad assumere il tema dello sviluppo delle infrastrutture di trasporto e dell'intermodalità fra le priorità dell'agenda politica:

- la necessità di rilanciare lo sviluppo economico e la competitività delle imprese, anche attraverso una maggiore efficienza e qualità di servizi ritenuti strategici dal punto di vista generale;
- il ruolo tutt'ora non marginale della proprietà pubblica, anche dopo i processi di liberalizzazione (non del tutto completati) e privatizzazione degli anni '80 e '90. Una elencazione, anche parziale, ci dà l'idea di cosa stiamo discutendo: Ferrovie, Alitalia, trasporto pubblico locale, riforma del settore portuale, programma nazionale delle infrastrutture strategiche, ecc.);
- la necessità di regolamentare in modo più efficace il sistema delle concessioni pubbliche, per evitare che i regimi di monopolio o di influenza dominante in un settore (è il caso, ad esempio, del settore delle autostrade), si traducano nella cattura di extraprofitti ingiustificati da parte del concessionario;
- il pesante deficit pubblico che potrebbe spingere ad una nuova operazione sbilanciata, ancora una volta, sulle esigenze di cassa (è il caso della privatizzazione di Alitalia), al di fuori da un disegno di politica industriale e di relazioni sociali.

Il tema di fondo del dibattito che si deve aprire non è, dunque, riducibile alla semplificazione posta dalla contrapposizione, spesso ideologica, tra pubblico e privato. Lo Stato regolatore e promotore è preferibile allo Stato gestore, ma la questione, riproposta nei mesi scorsi, riguarda la garanzia di efficienza ed efficacia del servizio universale, i meccanismi di concessione, la tutela delle condizioni di sostenibilità dello sviluppo. Tutto ciò ripropone la necessità di un ruolo attivo della mano pubblica nel governo della politica delle infrastrutture e dei trasporti, ben diverso da quello di semplice osservatore che una visione liberista gli assegna.

Roma, 19 novembre 2007