

Parola nostra

ENNIO CASCETTA, ASSESSORE AI TRASPORTI DELLA CAMPANIA: «RILANCIARE I MEZZI PUBBLICI VA BENE, MA CI VUOLE UN "PREMIO" PER LE REGIONI CHE INVESTONO». ROBERTO FORMIGONI, GOVERNATORE DELLA LOMBARDIA: «ANCHE IL "NON FARE" COSTA. L'IMMOBILISMO STRUTTURALE DEL PAESE PESEREBBE PER 200 MILIARDI NEI PROSSIMI 15 ANNI». FRANCESCO NERLI, PRESIDENTE DI ASSOporti: «A SPECIALIZZARSI DEVONO ESSERE GLI IMPRENDITORI, E NON GLI SCALI». IDEE, PROGETTI, NUMERI. ECCO GLI INTERVENTI DEI PROTAGONISTI DELLA SECONDA GIORNATA DI LAVORI

Come sviluppare e integrare le reti di trasporto. E come recuperare i ritardi nelle infrastrutture. Questo è stato il tema del dibattito a Riva del Garda, sviscerato in tutte le sue sfaccettature: istituzionali, economiche, tecniche, finanziarie, imprenditoriali. Ne è uscito un interessante confronto a più voci che non solo ha approfondito l'argomento, ma ha fornito uno spaccato reale di un'Italia che arranca dietro a strade, autostrade, ferrovie, porti e interporti, ma non si vuole arrendere. E, soprattutto, ha ben chiaro quali sono gli obiettivi per tornare a competere. E quali gli strumenti da utilizzare. Ecco alcuni degli interventi.

Alberto Pacher

Vicepresidente e assessore ai Lavori pubblici, Ambiente e Trasporti della Provincia autonoma di Trento

Gli obiettivi del Trentino sono chiari: alleggerire la A22, stracarica di furgoni e Tir, puntando «con determinazione a spostare una quota crescente del traffico internazionale delle merci sul ferro». La scommessa del futuro, insomma, è sui binari. Su quelli che devono raggiungere le vallate più lontane che si stanno spopolando proprio perché gli spostamenti sono lunghi e disagiati. Il progetto di questa ramificazione ferroviaria locale c'è, e ci vorranno 20 anni per realizzarlo. Ma «alla fine avremo un assetto innovativo», ha sostenuto

l'assessore. Ma strategici sono anche i collegamenti internazionali ferroviari del Trentino, che sono stati «indeboliti in maniera non trascurabile», avverte. Ora è il momento di investire, dopo anni di rigore, perché i treni a lunga percorrenza siano competitivi. In questo contesto, ha affermato Pacher, «si è affrontata la procedura di valutazione di impatto ambientale per il raddoppio della ferrovia del Brennero sul corridoio Monaco-Verona».

Un'opera vitale, questa, per il Trentino. Perché sarà uno degli elementi basilari dell'intero progetto che prevede la realizzazione del tunnel di base del Brennero. Il quale, quando sarà completato, significherà per il territorio «la riduzione dei tempi di percorrenza e l'aumento del traffico ferroviario, quindi anche di quello merci».

Roberto Formigoni

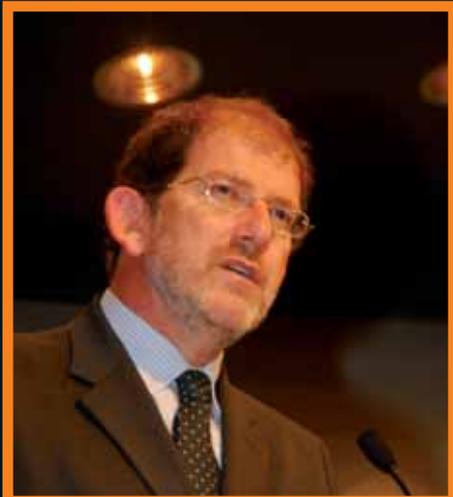
Governatore della Lombardia

Da Trento a Milano. Qui gli obiettivi, oltre allo sviluppo nazionale e internazionale delle ferrovie, sono puntati su quello che è stato chiamato il «federalismo autostradale». Roberto Formigoni ha parlato, infatti, soprattutto di strade. Di quelle già realizzate, di altre nelle quali le ruspe sono entrate in funzione, e di altre ancora che aspettano a breve l'apertura dei cantieri. La quarta corsia sulla Bergamo-Milano della A4, per esempio. «Era il tratto più intricato e incidentato d'Europa»,





Il presidente Gelpi (a sinistra) con Roberto Formigoni. Il governatore della Regione Lombardia sta apponendo la sua firma sul manifesto della campagna *Strade Sicure*, voluta dalla Fia per cercare di ridurre le vittime degli incidenti stradali. Formigoni ha riportato un calcolo della Banca Mondiale: «Ogni miliardo di euro destinato allo sviluppo di strade, autostrade, ferrovie, porti e aeroporti genera 20 mila nuovi posti di lavoro».



A sinistra, Alberto Pacher, vicepresidente e assessore ai Lavori pubblici, all'Ambiente e ai Trasporti della Provincia autonoma di Trento. «Il nostro obiettivo – ha raccontato – è quello di alleggerire la A22 spostando una consistente quota di traffico commerciale sui binari». Qui a lato, Ennio Cascetta, assessore ai Trasporti della Campania. Ha sottolineato: «Dopo gli Usa, l'Italia ha la dotazione di vetture per abitante più alta del mondo. Ma è al penultimo posto in Europa nella classifica dei chilometri di metropolitana per abitante». Più a destra, Cesare Trevisani, vicepresidente per le Infrastrutture, la Logistica e la Mobilità di Confindustria. «Fondamentale – ha detto – è il potenziamento della rete ferroviaria e il suo raccordo con i porti e i nodi di scambio».

ha detto. «Ora ci ha permesso di diminuire i tempi di percorrenza e di risparmiare anche vite umane».

Ma si guarda avanti, alla BreBeMi, la direttissima Brescia-Bergamo-Milano, alla Pedemontana Lombarda e alla Tem, la nuova tangenziale esterna milanese. «Uno studio della Bocconi – ha ricordato Roberto Formigoni –, dice che quando da qui a sei anni tutte queste opere saranno realizzate, il beneficio sul sistema economico del Nord Ovest sarà pari a 21,45 miliardi di euro, circa l'8,2% del Pil della nostra regione».

Le strade portano progresso. Il governatore della Lombardia ne è convinto. «Ogni miliardo di euro destinato allo sviluppo di strade, autostrade, ferrovie, porti e aeroporti genera 20 mila nuovi posti di lavoro: questo calcolo è della Banca Mondiale».

Ma anche il non investire in infrastrutture ha un costo. Pesante. «Il cosiddetto prezzo del "non fare", in 20 anni, si aggirerebbe nella nostra regione sui 4,9 miliardi. Il "non fare" la BreBeMi ci costerebbe 98 milioni al chilometro. E l'immobilismo infrastrutturale del Paese lo pagheremmo 200 miliardi nei prossimi 15 anni».

La Lombardia, chiamata la "locomotiva economica", ha una dotazione di autostrade inferiore a territori economicamente più deboli. Un paradosso? Certo, ha accusato Formigoni. «Siamo al 14° posto tra le regioni italiane per sviluppo autostradale, e al 17° posto per quello ferroviario. Siamo una delle Cenerentole riguardo alle reti di collegamento».

Al Pirellone, sede del governo regionale, ha ricordato il governatore, si sono dovuti rimboccare le maniche. «Abbiamo fatto da soli prendendo iniziative nei confronti di uno Stato spesso sordo, se non addirittura ostile». Come c'è riuscito, Formigoni? «Cercando allea-

ze in tutti i settori, e inventandoci strumenti innovativi di governo delle infrastrutture. Abbiamo dato vita a una nuova società, che abbiamo chiamato Cal (Concessione autostrade lombarde), nata dalla compartecipazione paritaria di Anas e Regione Lombardia».

Ed ecco il risultato. «La "testa decisionale" è stata spostata da Roma a Milano. Così sono diminuiti i tempi e i costi necessari per la realizzazione delle opere: abbiamo guadagnato un anno di tempo per la BreBeMi e 11 mesi per la Pedemontana, i cui cantieri saranno aperti nel dicembre 2009». Un modello, quello di Cal, che è stato richiesto ed esportato in Veneto, dove è nata la Cav per la costruzione della futura Pedemontana veneta.

Ma non solo strade. La Lombardia punta anche sullo sviluppo dei binari e in questo caso, ha ricordato il governatore, «la collaborazione con il governo è stata forte». Già inaugurata la Tav nel tratto Milano-Bologna, alla quale si aggiungerà presto la tratta Torino-Milano. Realizzati gli interventi per l'accessibilità di Malpensa. Avviata la realizzazione di nuove linee di metro a Milano, Brescia e Bergamo. Ora lo sguardo va oltre le Alpi. «Siamo interessati ad ampliare la rete ferroviaria internazionale potenziandone il collegamento attraverso i valichi alpini». Se questi traguardi saranno raggiunti, aggiunge Formigoni, «Milano sarà al centro di uno spazio economico abitato da oltre 19 milioni di persone con un potenziale di spesa annua di circa 250 miliardi di euro».

Ma come è riuscita la Lombardia a mettere in cantiere tutte queste infrastrutture? «Con il largo consenso sul territorio», ha rimarcato volutamente Formigoni. Ricordando la cronistoria della Pedemontana, un'autostrada che attraverserà 15 Province, due enti parchi e 97 Comuni. «Abbiamo lavorato diversi anni, sono state necessarie centinaia di riunioni, ma abbiamo costruito il consenso: dal 90% di contrari siamo arrivati all'incirca al 90% di favorevoli».

Non è un tema di lana caprina, questo del consenso. Ma strategico. «Sono convinto che se si vogliono evitare polemiche, contenziosi, la maggioranza dei ricorsi al Tar, occorre muoversi nella volontà di difendere il diritto di ogni cittadino a esprimere i propri interessi riconoscendo, tutti insieme, che l'interesse pubblico legato alla realizzazione di opere come queste impone il ricorso a procedure negoziali».

Ennio Cascetta

Assessore ai Trasporti della Campania

Definito da Angelo Maria Cicolani, capogruppo del Pdl nella Commissione permanente del Senato e presidente della Consulta

dei Trasporti del Pdl, «uno dei migliori assessori regionali ai Trasporti», Ennio Cascetta ha offerto uno spunto interessante e originale di riflessione.

Ha ricordato, giustamente, che il 75% dei cittadini europei vive nelle aree urbane e metropolitane, dove viene generato l'80% del Pil. Ma in queste aree si produce anche la gran parte dell'inquinamento originato dai trasporti. «Questo è il risultato della congestione perché, nei decenni, il modello di mobilità urbana si è basata esclusivamente sull'uso dell'auto privata».

Infatti ancora oggi l'Italia ha «la dotazione di vetture per abitante più alta del mondo, dopo gli Usa», ma è al penultimo posto in Europa («la Grecia sta peggio di noi») nella classifica dei chilometri di metropolitana per abitante («anche il Portogallo ci sta davanti»). A questo punto, che cosa hanno pensato a Napoli? Che bisognava incentivare il trasporto pubblico locale.

E i risultati citati dall'assessore sono eclatanti: investiti tre miliardi in metro (50 chilometri di linea già aperti e 60 in costruzione), un miliardo in treni e autobus nuovi, un unico biglietto regionale valevole per i mezzi messi a disposizione da 12 aziende. Un successo: negli ultimi otto anni, c'è stato un aumento del 30% nell'uso del trasporto pubblico, un incremento del 50% (+75% a Napoli) nell'utilizzo del trasporto ferroviario.

Allora, dove sta il problema? «Nel fatto che abbiamo avuto troppo successo», ha detto. Ed è qui che l'assessore Cascetta annuncia la stravaganza: «Meno persone usano auto, meno consumano benzina e gasolio. Ma sono proprio questi carburanti che mettono in moto il perverso meccanismo del finanziamento del trasporto pubblico».

Cioè? «Per ogni persona che lascia l'auto in ga-



rage, noi abbiamo un doppio danno: non incassiamo il contributo per la benzina e in più chi prende l'autobus o la metropolitana, con il proprio biglietto, paga soltanto un terzo del costo dello spostamento, perché gli altri due terzi li mette la Regione. Quindi quest'anno avremo 12 milioni in meno d'incasso dall'accese sui carburanti e 30 milioni di costi in più». Ed ecco allora la proposta: «Prevedere che una parte del beneficio economico che il Paese ha - perché meno benzina si consuma, inferiore è la nostra bilancia dei pagamenti con l'estero - venga data alla Regioni che hanno ridotto l'uso del carburante. Un "premio", insomma, a chi investe di più nel trasporto pubblico locale».

Cesare Trevisani
Vicepresidente per le Infrastrutture,
Logistica e Mobilità di Confindustria

Se i campanili e i territori sono una risorsa, possono diventare anche un ostacolo. Pericoloso. Lo ha spiegato, anche con una certa ruvidezza e grande lucidità, Cesare Trevisani. Il quale non ha dubbi: se non c'è una volontà politica forte, centrale, in grado di dare le risposte certe di cui hanno bisogno le imprese e gli investitori privati che impegnano capitali, uomini e intelligenze nelle infrastrutture, non si va da nessuna parte. Le infrastrutture, insieme alla logistica, «sono i nostri punti più deboli. Per le scelte miopi e sbagliate del passato». Bisogna, quindi, intervenire. Efficacemente. Ma come e dove intervenire? «Realizzando le opere pubbliche essenziali». E il vocabolo "essenziale" ha un significato ben preciso per Trevisani: «Sono essenziali quelle di interconnessione che risultano determinanti per la mobilità delle persone e la movimen-

tazione delle merci». Sono, cioè, le infrastrutture che raccordano ferrovie, strade, aeroporti, porti, nodi di scambio. Finora non è stato così. E a peggiorare la situazione, il momento difficile che stiamo vivendo perché mancano «le risorse economiche necessarie a completare le opere» già definite con la Legge obiettivo, «nonostante l'impegno del governo, dal

2008 in poi, a stanziare ulteriori risorse per le infrastrutture».

Trevisani guarda ai numeri: «A fronte di circa 30 miliardi di investimenti» si prevedono «stanziamenti pubblici di 10 miliardi e 146 milioni impegnabili entro il 2009», mentre le nuove risorse aggiuntive «riguardano solo 2,1 miliardi» utilizzabili «solamente dal 2010».

In poche parole, i soldi da spendere sono pochi. Bisogna impiegarli bene. Quindi, prioritario è il «potenziamento della rete ferroviaria e il suo raccordo con i porti e i nodi di scambio» se si vuole trasportare più merce rispetto alla strada, ridurre la congestione del traffico, diminuire lo smog, avere maggiore certezza dei tempi di consegna.

In questa direzione, riconosce Trevisani, «sono in preparazione importanti modifiche normative. Penso alla riforma della legislazione portuale». Ma il vicepresidente di Confindustria non si fida. Ha la percezione che si stia ricorrendo ancora a «logiche settoriali e autoreferenziali».

Si prendano gli interporti, altro esempio sottolineato dal vicepresidente di Confindustria. «Il loro essenziale contributo» alla logistica «risulta ancora insufficiente».

Che fare? Bisogna «rendere operative e ampliare le strutture esistenti, collegarle in modo efficace» ai porti e alla rete stradale e autostradale, «riducendo i colli di bottiglia viari e ferroviari e incrementando gli investimenti in innovazione tecnologica».

Inoltre, sostiene sempre Trevisani, è necessario integrare le grandi infrastrutture con quelle minori, perché sono queste le protagoniste «del cosiddetto ultimo miglio». In caso contrario, pagheremo sempre caro questo mancato collegamento in termini di costi, congestione, smog e sicurezza.

Chi deve avere una visione complessiva delle

“

A fronte di circa 30 miliardi di investimenti, si prevedono stanziamenti pubblici per 10 miliardi e 146 milioni impegnabili entro la fine dell'anno. Mentre le nuove risorse aggiuntive riguardano 2,1 miliardi, utilizzabili soltanto dal 2010. I soldi da spendere sono pochi, e bisogna impiegarli bene.

”

Cesare Trevisani

infrastrutture e dei raccordi che servono davvero «a rilanciare l'economia, a creare nuova occupazione e a consentire che le aziende non perdano competitività»? Il vicepresidente di Confindustria ha la risposta pronta: la capacità di governo, in tutti i suoi livelli.

Una capacità che si è persa. Perché da troppo tempo è stata concentrata a dare risposte positive «alle singole istanze locali, a promuovere infrastrutture come cassa di risonanza politica, mediatica e di propaganda». Si è guardato troppo ai singoli campanili e troppo poco «alle priorità per il bene del Paese».

Da dove ripartire? Innanzitutto dal ruolo dello Stato, che «nella pianificazione e programmazione delle opere infrastrutturali resta centrale». Basta con i conflitti di responsabilità e di competenze. E basta con «il teatrino delle Conferenze dei servizi, se l'interesse dei partecipanti è spesso quello di rallentare il meccanismo per ottenere di più. Non è un meccanismo sano per il Paese».

Bisogna, quindi, chiarire una volta per tutte chi deve fare che cosa. E rivedere «anche il dialogo, e riformare le modalità di confronto con le collettività». Perché «quando occorre prendere delle decisioni, queste vanno prese in tempi rapidi. Gli altri Paesi corrono, noi stiamo passeggiando».

È necessario rivedere anche la qualità tecnica dei progetti che «bisognerebbe integrare con l'analisi economico-finanziaria». Infatti, se cambia il progetto originario in fase di approvazione, e può capitare, «le modifiche possono essere tali da richiedere dei forti costi aggiuntivi. Il rischio, pertanto, è che l'impresa aggiudicataria di una gara non sia più in grado di rispettare i vincoli economici contenuti nel piano finanziario originale, aprendo la strada a ritardi e contenziosi a tutto detrimento della collettività». Ma il problema dei pro-

blemi «sono le risorse». Se c'è scarsità di capitale pubblico disponibile, è vitale attivare le risorse private. Le quali possono essere disponibili ad alcune condizioni: cioè certezza delle regole, del piano finanziario, dei rischi degli investimenti, dei tempi, di minore burocrazia nelle procedure.

«Il Cile ha la migliore normativa al mondo sulle concessioni stradali. Una normativa che attrae investimenti privati. Non possiamo essere inferiori al Cile. Non possiamo essere inferiori agli altri Paesi».

Francesco Nerli

Presidente di Assoporti

«Se bisogna recuperare i ritardi nello sviluppo e nell'integrazione delle reti, bisogna capire quali sono i ritardi. Se non ci mettiamo d'accordo su questo, credo sia complicato fare proposte sensate e serie». Inizia con la solita grinta Francesco Nerli, presidente dell'associazione che riunisce tutte le Autorità portuali nazionali. E li elenca, questi ritardi. Il primo, quello principale: la mancanza di un piano strategico nazionale. «In questo decennio - ha raccontato - abbiamo avuto un Piano dei trasporti e della logistica, approvato e cestinato. Poi, con il successivo governo, il Pia-

no della mobilità, cestinato pure questo dal successivo governo». Conclusione? «C'è bisogno che ci mettiamo di nuovo in testa di avere, in maniera semplice, un Piano strategico concordato tra Stato, Regioni e territori sulle opere da fare e sulle metodologie».

Il secondo ritardo: non solo sono sconesse le reti, ma anche i soggetti che dovrebbero connetterle. Un esempio? L'ecobonus. «Ne esistono di due tipi: uno nazionale e uno siciliano». Il futuro del mercato. «Ci sono in giro certi ragionamenti che si attardano su analisi un po' sorpassate». Quali sono, invece, le novità? Queste: il trend che rendeva centrale il Mediterraneo nelle rotte est-ovest non c'è più; il mercato sta crescendo sulle rotte nord-sud. «Napoli-Africa, per intenderci». Ed è su queste nuove direttrici «che si gioca di nuovo la partita sul Mediterraneo, e noi possiamo essere lì». È da queste nuove analisi che bisogna partire per capire che cosa fare.

«Bisogna, quindi, puntare su 4/5 grandi porti oppure l'attuale sistema plurale è quello che tiene meglio?» si è chiesto Nerli. E specializzarsi, che cosa significa? «Se uno scalo fa le crociere, ha un terminal petrolifero, uno per le rinfuse, un altro per i container, deve smettere di fare le crociere e tutto il resto per tenersi solo i terminal container?», ha domandato polemicamente Nerli.

Non è il porto che si deve specializzare, ma gli imprenditori. Che «devono fare bene il loro lavoro, rendere efficiente ed efficace il servizio offerto. Specializzazione, quindi, non significa che un porto deve fare una cosa e un altro un'altra. Il mercato queste cose le ha già sistemate. Nei nostri porti c'è una ricchezza di imprese e lavori che non si possono spazzare via». E che rendono le Autorità portuali «l'unico ente pubblico del settore dei trasporti che non produce debiti; anzi, negli ultimi anni ha da-

“

Il trend che rendeva centrale il Mediterraneo nelle rotte est-ovest adesso non c'è più.

Il mercato sta crescendo invece sulle rotte nord-sud. Ed è proprio su queste nuove direttrici che adesso si gioca di nuovo la partita del "Mare nostrum". E noi dobbiamo per forza essere lì.

Francesco Nerli

”



to risparmi di gestione al bilancio dello Stato». Le norme per investire nei porti? «Sento dire che non ci sono. Invece ci sono. C'è chi le usa. Il problema è come si riesce a stimolare il capitale privato perché investa negli scali». Norme che stanno per essere rivisitate dal Parlamento, dopo 15 anni. «Le leggi invecchiano, vanno aggiornate», concorda Nerli. A due modifiche, però, le Autorità portuali diranno sempre no: a quella che chiede che si «ritorni allo scambio di manodopera nei terminal, e a quella che vuole dare a un unico imprenditore tutti i terminal di un porto, eliminando così la concorrenza».

E poi, il ritardo nelle connessioni. Nerli ha ricordato che già nel 2001, «furono mappati tutti i territori e fu detto e scritto, insieme a Regioni, Anas, Ferrovie e Autostrade, che cosa mancava a questo porto e a quell'altro in termini di raccordo ferroviario e stradale».

Dunque, già da otto anni, tutto è stato messo nero su bianco. Ma non è finita. Secondo il presidente di Assoport, «alla nostra recente assemblea, il ministro Altero Matteoli ha annunciato che istituirà una cabina di regia sempre con Regioni, Autorità portuali, Anas, Autostrade e Ferrovie per decidere su tutte queste cose».

E, allora? «È passato un mese e non si è visto nulla». Ecco perché Nerli sostiene che il primo scoglio dei ritardi è di ordine politico.

E, a questo punto, i paradossi non stupiscono più. L'ecobonus, per esempio. «Assorbito, per un camionista, dall'aumento del gasolio e delle tariffe sulle navi. E se all'autotrasportatore non resta in tasca un euro, perché dovrebbe salire su una nave?». Il rimedio? Dare l'incentivo all'azienda dell'autotrasporto o al committente. E che l'armatore si accontenti di avere la stiva piena. «Tanto dovrebbe bastargli». L'autonomia finanziaria delle Autorità portua-

“

**L'Italia negli ultimi
decenni ha conquistato
un deprimente primato:
il "premio lumaca". Ma
ora ci sono le premesse
per recuperare. Sono
previsti 30 miliardi
di investimenti per 60
progetti, oltre la metà
dei quali fanno capo
– direttamente
o indirettamente –
ad Anas.**

Pietro Ciucci

”

li, poi, esiste già in Europa, mentre in Italia «è stata taroccata con il meccanismo strampalato dell'extra-gettito. Basta alzare l'asticella delle previsioni di entrata o un anno di crisi come questo, e l'extra-gettito non c'è più». Serve, dunque, un'altra leva che permetta alle Autorità portuali di finanziarsi in modo autonomo e, quindi, di investire nei porti. Ner-

li lo ha detto chiaramente: «Possono trattenermi, magari fra due anni, il 5% dell'Iva generata dagli scali». Questa, secondo il presidente di Assoport, è l'«ultima chiamata».

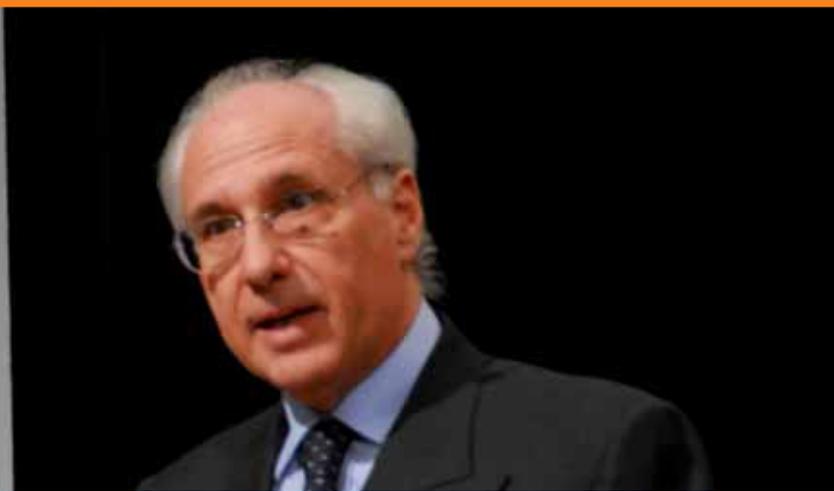
Pietro Ciucci
Presidente di Anas

La parola, ora, a chi le strade le fa o le gestisce. Partendo da Ciucci. Anche il presidente di Anas, dopo avere ricordato che negli ultimi anni il legame con l'ACI è diventato sempre più stretto e la collaborazione sempre più positiva nell'ambito della sicurezza in galleria, nell'assistenza e nell'attività d'informazione durante gli esodi, è entrato subito nel vivo del tema dei ritardi infrastrutturali del nostro Paese. Sottolineando che l'Italia negli ultimi decenni ha conquistato «un deprimente primato: il premio lumaca».

Ciucci è comunque fiducioso. «Oggi credo ci siano tutte le premesse per recuperare questo gap infrastrutturale». Il motivo? Il grande sforzo del governo con gli «interventi per abbreviare le procedure, con la riscrittura della norma sul project-financing e con lo stanziamento di risorse straordinarie».

Sono previsti 30 miliardi di investimenti per 60 progetti, oltre la metà dei quali «fanno capo direttamente o indirettamente ad Anas». Questo piano avrà una grande ricaduta in termini di Pil e di occupazione (200 mila posti di lavoro).

Il problema, come hanno sostenuto molti interventi a Riva del Garda, riguarda l'accelerazione delle procedure. Il presidente Ciucci è d'accordo, ma ha detto dell'altro. Lo stringere i tempi delle opere non dipende solo dalle norme, ma anche dal comportamento delle imprese che hanno ottenuto l'appalto. «A volte



Qui a sinistra, Pietro Ciucci, presidente di Anas. Anche lui ha ricordato che negli ultimi anni il legame con l'Automobile Club d'Italia è diventato sempre più stretto. Nell'altra pagina, Francesco Nerli, presidente di Assoport, l'associazione che riunisce tutte le Autorità portuali nazionali. «L'unico ente pubblico del settore trasporti che non produce debiti».

c'è un eccesso di litigiosità, un ricorso esagerato al contenzioso, lì dove questo contenzioso è manifestamente infondato». Non solo: «C'è anche un problema di qualità delle imprese nel rispettare le performance e gli impegni. Servono più ingegneri e meno avvocati».

Ritorniamo ai soldi. Senza quelli dello Stato, non si fanno infrastrutture. Ma anche le sole risorse dello Stato non bastano. «L'importante - ha avvertito Ciucci - è far confluire, nei modi più adeguati, il massimo delle risorse private». E infatti dei 30 miliardi d'investimento, più di 18 miliardi «fanno capo essenzialmente alle concessionarie autostradali».

L'Anas, ha avvertito Ciucci, farà la sua parte. Completerà nel 2013 la Salerno-Reggio Calabria: 400 chilometri di nuova autostrada. E sarà dentro il progetto del ponte sullo Stretto, «un anello essenziale del corridoio Palermo-Berlino».

Anzi, questo ponte «è una sfida nella sfida: a dicembre contiamo di aprire un primo cantiere di quest'opera».

Che non significa costruire solo la struttura che scavalcherà lo Stretto di Messina, ma anche mettere mano «a tutte le opere a terra, che valgono circa un terzo dei 6 miliardi di investimenti previsti per la realizzazione del ponte». Oggi l'Anas «ha 150 cantieri aperti e 12 miliardi di investimenti in corso».

Massimo Schintu

Segretario generale di Aiscat

In Italia, negli ultimi 20 anni, c'è stato un incremento del traffico superiore al 100% (quello giornaliero, oggi, è composto da 4 milioni circa di veicoli, con un 25% di traffico pesante), ma l'aumento della rete autostradale è stato inferiore al 7%: in pratica 400 nuovi chilometri di highway. La Francia, nello stesso periodo, ne ha costruiti 3.500.

Nel frattempo sono in arrivo altre criticità. Secondo la nuova direttiva Ue, chiamata "greening transport", non solo le tariffe del pedaggio saranno differenziate a seconda delle classi di emissione dei veicoli, ma il ticket sarà esteso anche ai percorsi non autostradali individuati da Bruxelles.

Il che significa «ampliare il campo di azione dell'eurovignette», sostiene il segretario generale dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori.

«Un approccio punitivo, che penalizza il nostro sistema portante della mobilità», che è il trasporto su gomma. Per due motivi. Il primo: ogni sistema di trasporto genera costi esterni, ma preso di mira dalla Ue è solo quello stradale. Il secondo: i costi esterni sono già «in parte internalizzati nell'ambito del trasporto stradale», perché si pagano i pedaggi, le accise sui carburanti, la tassa di circolazione: in



“

Secondo la direttiva Ue chiamata "greening transport", non solo le tariffe dei pedaggi autostradali saranno differenziate a seconda della classe di emissione dei veicoli, ma il ticket sarà esteso a percorsi oggi non a pagamento. Un approccio che penalizza il trasporto su gomma.

Massimo Schintu

”

totale fanno 18 miliardi all'anno. Non è finita: l'Italia dovrà applicare la "greening transport" negli attraversamenti alpini, che sono obbligatori per le imprese che vogliono trasportare i loro prodotti sui mercati europei o farli arrivare dall'estero.

«Il 94% della nostra mobilità delle merci, in import ed export, passa dalle Alpi». La concorrenza europea, a questo punto, potrebbe diventare proibitiva per il nostro commercio, perché i competitor avranno facile gioco a conquistare quei mercati al di là delle Alpi che le imprese italiane stanno cercando costantemente di aggredire. Poi c'è la questione tariffe e investimenti. Secondo Massimo Schintu, i ticket autostradali servono alle concessionarie autostradali per investire sulla rete: 1 miliardo e mezzo/2 miliardi di euro l'anno d'investimenti, più 1 miliardo per le manutenzioni. L'attuale congiuntura ha obbligato chi ha un'autostrada in concessione a mettere più risorse sul piatto della bilancia: 4 miliardi fra nuove opere e manutenzione. «Di conseguenza - ha affermato il segretario generale di Aiscat - stiamo cercando di dare il nostro contributo al superamento della crisi».

Bene. Parliamo di soldi. «I finanziamenti a lunga durata sono sostanzialmente finiti. Quando un finanziamento arriva a 6/8 anni è tanto». Il motivo è evidente: se il ritorno dei soldi investiti è a 30 anni, è difficile per un investitore, in questo lasso di tempo, prevedere ragionevolmente costi e introiti.

Che fare? «Qualche Paese europeo ha trovato le risposte. E le risposte sono state quelle di estendere le garanzie dello Stato al project-financing», ha detto Schintu. Così hanno fatto Francia, Belgio e Portogallo. In Francia e Gran Bretagna hanno, inoltre, «istituito anche dei fondi infrastrutturali specifici».

E in Italia? È in corsa il fondo di garanzia per le opere pubbliche, che però non è ancora operativo, ha ricordato Schintu. Che ha aggiunto: «Ci aspettiamo che su questo fondo si acceleri il più possibile». Non è solo questione di soldi. Ma anche di regole. «La legge sugli appalti è stata cambiata almeno 6/7 volte negli ultimi due anni. Una situazione che non ha paragoni in nessun Paese del mondo».

Angelo Maria Cicolani

Capogruppo del Pdl nella Commissione Lavori pubblici del Senato e presidente della Consulta dei trasporti del Pdl

Se (quasi) tutti i relatori hanno messo in rilievo gli sforzi compiuti dal governo per superare i ritardi nella costruzione di nuove infrastrutture, le critiche non sono mancate. Ed è a queste che ha voluto subito rispondere il senatore Angelo Maria Cicolani, mettendo in

rilievo quanto di rivoluzionario ha attuato l'esecutivo.

Uno: «Non avevamo una legge sulla finanza di progetto. Ora abbiamo una delle migliori in Europa». Due: «Si sta lavorando alle terze corsie, e questo è dovuto ad alcune modifiche normative con le quali si è anticipato di circa un anno il contributo di un miliardo e 800 milioni che ha aiutato - e sta aiutando - ad aprire i cantieri». Tre: «Avevamo una situazione di Trentitalia pre-fallimentare. Adesso i vertici vedono il pareggio nel rapporto con le Regioni raggiungibile con un altro piccolissimo sforzo». Quattro: «Un anno e mezzo fa abbiamo ereditato una situazione del trasporto aereo che era al collasso totale. Alitalia e AirOne erano nella condizione di lasciare i velivoli a terra. L'incubo è passato. Gli aeroporti di Roma e Milano hanno presentato progetti per investimenti che superano i 15 miliardi».

Cinque: «Per non parlare dei 28 miliardi deliberati dal Cipe, di cui 18 sono privati e soltanto 10 sono pubblici». Sei: «Nel Corridoio 5, avevamo il tratto Lione-Torino derubricato dalla Legge obiettivo. Significava avere il progetto definitivo forse nel 2020. L'abbiamo riportato dove stava prima: quest'opera quindi, qualora si trovasse l'intesa, potrebbe essere attivata e addirittura appaltata domani».

E non è ancora finita: «È stato rifinanziato il terzo valico, Genova-Rotterdam, che si era interrotto. Con questa tratta, insieme alla Livorno-Civitavecchia e al ponte sullo Stretto, si completerà il Corridoio I Berlino-Palermo».

Poi, i porti. «Dobbiamo accelerare la riforma che rafforzerà il ruolo delle Autorità portuali nei confronti degli enti locali. Per quanto riguarda per esempio i piani regolatori e non solo, punterà a rafforzarne l'autonomia finanziaria, e quindi la possibilità per questi enti di invogliare gli investimenti privati».

La riforma del Codice della Strada: «Abbiamo preso in Senato il testo votato alla Camera. Un testo fatto molto bene, sul quale sono stati coinvolti, già nella fase di studio, alcuni senatori». Poi ci sono state le vacanze e, infine, la discussione sulla Finanziaria.

E quindi? «Credo che entro novembre saremo in grado di completare l'esame del documento, e ci dobbiamo porre l'obiettivo di licenziare il testo prima di Natale. Il problema non è tanto fare in fretta, ma anche fare bene». I senatori hanno comunque «la possibilità e il dovere di portare emendamenti e proporre modifiche», ha anticipato Cicolani.

Che ha fatto capire: «Qualche variazione ci sarà». Per esempio sui temi riguardanti alcol e droga. Verrà proposto di attivare gli etilometri in pub, discoteche e sale da ballo, in modo che chiunque sia in grado di fare un'autodiagnosi del proprio livello alcolemico prima di mettersi al volante. Il provvedimento che stabilisce di assegnare tutti i proventi delle mul-



Qui sopra Barbara Marinali, direttore generale per le infrastrutture stradali del ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Sotto, Vito Gamberale, ad del Fondo F2i. Nell'altra pagina Massimo Schintu, segretario generale di Aiscat (sopra) e il senatore Angelo Maria Cicolani, che è anche presidente della Consulta dei trasporti del Pdl.



te ai proprietari delle strade, con ogni probabilità, subirà dei cambiamenti. C'è una richiesta dell'Anci, l'Associazione nazionale dei Comuni italiani, che «chiede il 50% di questi proventi». A che cosa destinare questi soldi? Ci sarà ancora da discutere. C'è la necessità, inoltre, di creare un'Agenzia europea della sicurezza stradale. Come ne esistono già per la sicurezza ferroviaria, aerea e marittima. A queste «corrispondono, per ciascun modo di trasporto, analoghe agenzie nazionali», ha evidenziato Cicolani.

È una necessità, perché «l'80% del trasporto è su gomma». E numerosi sono in Italia gli enti proprietari delle strade. C'è quindi il bisogno stringente «di raccordare tutta una serie di realtà e di istituti destinati ai controlli, e di avere un organo di regolazione al quale arrivare tutte le notizie».

Barbara Marinali

Direttore generale per le infrastrutture stradali del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Se il senatore Cicolani è stato la voce della maggioranza di governo, che cosa pensa un

manager ministeriale che ha la responsabilità operativa sulle infrastrutture? Barbara Marinali non ha disatteso le aspettative. Il suo intervento è stato denso di argomentazioni sulle quali riflettere e discutere.

«Sono il direttore delle strade, ma non mi occupo di tutte le strade italiane. Il mio impegno è ristretto a 21 mila chilometri su 200 mila. Chi si occupa, quindi, degli altri 179 mila? Sono affidate principalmente agli enti locali». Ed è qui il punto.

A questi enti non è fornita un'adeguata dotazione per la manutenzione. «Bisogna farlo». Perché i costi della manutenzione e della messa in sicurezza delle strade sono alti. «Ma nessun costo è abbastanza alto, quando si tratta di risparmiare vite umane».

Quali le maggiori criticità riscontrate nel suo lavoro? «Parliamo di Anas» dice Barbara Marinali. «Non abbiamo, a fine ottobre, nemmeno un centesimo di euro in Finanziaria per sapere come finanziare il contratto di programma. Alla fine dell'anno una dotazione adeguata mi auguro si troverà. Ma al momento non siamo assolutamente in grado di fare una programmazione efficiente». La soluzione? «Dovrei avere risorse non di anno in anno, ma almeno su base triennale».

Il coordinamento. Sentiamo, perché è illuminante: «La stessa opera, inclusa nel contratto di programma, viene finanziata una volta da questo contratto, una volta dai fondi della Legge obiettivo, a volte un po' e un po'». Il commento, amaro: «Se le Regioni non hanno certezze, ma sono abituate a vivere questi momenti in cui i soldi ci sono e non ci sono, immaginiamoci che cosa ne pensano gli investitori privati. Che chiedono una cosa sola: regole certe. Noi, su questo, siamo ampiamente lacunososi».

Ma il bicchiere non è mezzo vuoto. «Sono state fatte molte cose». Sono stati stanziati, per esempio, 2,7 miliardi all'Anas per nuove opere e manutenzione. In Conferenza dei servizi, i progetti vengono ora approvati non più all'unanimità, ma a maggioranza; una conquista. È stata introdotta la norma sui Commissari straordinari che hanno gli identici poteri dei Commissari della protezione civile: un aiuto per velocizzare la costruzione delle infrastrutture.

Vito Gamberale

Amministratore delegato del Fondo F2i, Fondi italiani per le infrastrutture

Dal pubblico al privato. Gamberale ha presentato, sinteticamente, il suo fondo. «È il maggiore al mondo che investe nelle infrastrutture, e ha avuto il maggior tasso di successo». Ha raccolto 1.850 milioni di euro. Di questi, 555 milioni (30%), sono stati investiti in auto-

strade, in interporti, in aeroporti e porti. Ma perché mettere i soldi proprio nel settore dei trasporti?

Risponde Gamberale: «Non vogliamo proporci come nuovo soggetto operatore, ma essere di supporto alle realtà esistenti. Per favorire la razionalizzazione dei sistemi di gestione delle infrastrutture, oggi in mano a una mano pubblica inefficiente o ad aziende familiari che hanno investito in infrastrutture per interessi non industriali, ma finanziari».

Ecco alcuni interventi: F2i ha investito in una finanziaria che detiene partecipazioni importanti nella A4 Brescia-Padova; nel tratto, sempre della A4, Mestre-Trieste; nella A22 del Brennero. «Siamo pronti a ulteriori investimenti nel Nordest, a candidarci nella messa a gara delle concessioni autostradali alla loro scadenza, a entrare nella BreBeMi quando qualcuno ci dimostrerà che il processo autorizzativo è realmente completato». E anche a subentrare alla proprietà «atipica e assente dell'aeroporto di Napoli».

Non ha peli sulla lingua l'amministratore delegato di F2i. La sua fotografia è spietata. Sia per quanto riguarda il sistema stradale e autostradale italiano («abbiamo meno chilometri per milioni di abitanti della media europea»), sia quando parla di quello aeroportuale («l'Italia è il Paese europeo con il maggior numero di aeroporti in valore assoluto. Andrebbero chiusi quelli inutili o con bassissimo traffico, e andrebbero privatizzati quelli pubblici»), sia ancora se si tratta di sistema portuale («siamo il secondo Paese in Europa per quantità di merce movimentata, ma abbiamo un solo scalo fra i primi dieci in Europa») e interportuale («abbiamo investito in quello di Rivalta Scrivia perché esegue le lavorazioni a maggior valore aggiunto. Non è solo un posto di strutture e stoccaggio, ma offre

notevoli servizi agli operatori. Ma siamo pronti a valutare altre opportunità a Nordest, nel Nord Ovest e nel Meridione»). Privati che vogliono investire ci sono, dunque.

Gian Maria Gros Pietro

Presidente di Federtrasporto, di Autostrade per l'Italia e consigliere di amministrazione di Fiat

Un intervento breve e pirotecnico, il suo. Si è chiesto e ha chiesto: perché gli italiani scelgono l'auto nonostante sia costosa? «Vuol dire che ci trovano un'utilità».

E perché se uno sale in treno paga solo un terzo del costo del trasporto, mentre chi viaggia in auto in autostrada paga tutta la benzina, tutta l'auto, tutto il ticket e, in più, «tutti insieme, 67 miliardi regalati al Fisco?».

Gros Pietro è preoccupato, come economista. Perché se per ragioni scientifiche bisognerà modificare certi comportamenti che generano le polveri sottili e altri veleni simili, «è necessario prepararsi in tempo sia a cambiare il gettito che a trovare altri sistemi di trasporto compatibili».

Significa, in poche parole, fare lo stesso Pil con meno fabbisogno di trasporto. I modi ci sono. I sistemi intelligenti di trasporto, per esempio («non far viaggiare i veicoli vuoti, farli viaggia-

re su percorsi migliori e, attraverso la rete, sincronizzare le diverse modalità: il camion arriva e trova subito il vagone ferroviario o il traghetto che parte...»). Ma, avverte, bisogna costruire le infrastrutture, recuperando i ritardi. Come fare? «C'è una formula magica: la divisione del lavoro. Ognuno fa quello che sa fare; si fa in fretta e costa di meno». Tre i piani d'intervento, secondo Gros Pietro: istituzionale, tecnico, economico.

L'istituzionale: deve fare la scelta sul modello di sviluppo «basato sull'industria o sulla qualità paesaggistica». Scegliere, raccogliere il consenso, realizzare. «Anche se non trova tutti d'accordo». Piano tecnico: «Sfruttare le modalità di trasporto per ciò che di meglio ognuna può dare». Lasciando libertà di scelta agli operatori.

Economico: «L'operatore pubblico agisce nell'interesse collettivo, quello privato ha bisogno che qualcuno gli dica qual è l'interesse collettivo, entro quali limiti deve operare, quali le scelte da rispettare. Lo si può monitorare. Sorvegliare. Ma l'operatore privato è più efficiente perché, una volta che gli sono stati dati dei vincoli, lui ottimizza».

Di che cosa ha paura oggi l'investitore privato? Non di reperire quattrini sul mercato, perché il mercato è disponibile a darli («il mio gruppo ha raccolto tre miliardi negli ultimi 12 mesi, a tassi interessanti»). Teme soprattutto le modalità di investimento incerte.

Ci vuole chiarezza, insomma. «Per questo i concessionari autostradali italiani - termina Gros Pietro - hanno fatto presente la loro ostilità rispetto a una formula che vede confondersi la finanza pubblica con quella privata. Non si può dire che un'opera si fa con i fondi dei privati, che si indebitano e trovano qualcuno disposto a fare credito solo perché in basso, nelle righe in piccolo ma ben visibili, c'è

“

L'operatore pubblico agisce nell'interesse collettivo; quello privato ha bisogno che qualcuno gli dica qual è l'interesse collettivo, entro quali limiti deve operare, quali le scelte da rispettare. Lo si può monitorare. Ma è più efficiente perché, una volta che gli sono stati dati i vincoli, ottimizza.

Gian Maria Gros Pietro

”



scritto: questo debito è assistito da una garanzia pubblica. Perché allora non è più vero che è finanza privata. È finanza pubblica. Cioè, alla fine paga sempre Pantalone».

Marcello Panettoni

Presidente Asstra

Enrico Gelpi l'ha ripetuto più volte durante la 65a Conferenza del traffico e della circolazione: è il trasporto pubblico la vera alternativa all'auto per battere la congestione. Ne è, ovviamente, convinto anche Marcello Panettoni, presidente di Asstra, l'associazione delle società e degli enti del trasporto pubblico locale. Che spostano ogni giorno 15 milioni di persone.

Certo, servono le risorse. E anche se le Regioni hanno la competenza esclusiva o prevalente in materia di gestione del trasporto pubblico locale, nulla impedisce allo Stato di «avere un ruolo attivo». Succede già in Francia e in Germania, Paesi in cui «i governi nazionali finanziano gli ammodernamenti del trasporto pubblico».

Marcello Panettoni, a questo proposito, ha ricordato anche che la Francia ha finanziato in questi due anni ben 40 progetti speciali. Una bella cifra. L'Italia, invece, «forse soltanto due: Roma, Milano e qualche pezzo di metropolitana».

Ecco perché si sottolinea spesso che il nostro trasporto pubblico locale è inefficiente, vecchio e obsoleto. «È come dire che prima abbiamo tolto l'acqua a un cavallo, e poi lo si accusa di non bere», ha sostenuto il presidente di Asstra. «Infatti poi non ci possiamo scandalizzare del fatto che il nostro parco autobus sia più vecchio di due/tre anni rispetto alla media europea».

Oscar Fiorioli

Direttore centrale Polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e Reparti speciali della Polizia di Stato

Non solo infrastrutture. Se gli incidenti succedono, è colpa anche del conducente, «il vero attore, perché è lui che guida ed è lui che commette imprudenze e infrazioni», ha avvertito Oscar Fiorioli. E contro chi è colpevole di violazioni, la Stradale ha soprattutto «una vocazione repressiva».

Ma non solo. «Ormai da tempo - ha detto - contribuiamo all'educazione stradale nelle scuole», che oggi si sviluppa ancora su «iniziative estemporanee ai livelli provinciale e locale». Non dovrà più essere così. E il direttore centrale della Polstrada ha lanciato la sua proposta: «Bisogna mettere in piedi, con il ministero della Pubblica Istruzione, un gruppo di lavoro» che prepari un «modello educativo da esportare nelle scuole, partendo dalle elementari». Fiorioli ha chiamato direttamente in causa l'ACI per costruire un'educazione stradale rivolta agli studenti che «abbia una valenza primaria». «Invito proprio l'Automobile Club d'Italia - ha detto -, a partecipare a questo progetto».

La Stradale «è diventata un punto di riferimento per la sicurezza e una struttura d'eccellenza», ha sottolineato Fiorioli. Insieme ai Carabinieri, nei primi nove mesi dell'anno, ha controllato «un milione e 400 mila conducenti, stilato più di un milione di verbali, e ha denunciato 38 mila persone per guida in stato d'ebbrezza». Dunque lo sforzo congiunto di Stradale e Carabinieri, sempre da gennaio a settembre, ha contribuito a ridurre del 10% gli incidenti e del 17% il tasso di mortalità. In autostrada è già stato raggiunto l'obiettivo, dettato dall'Unione europea, dell'abbattimento del

50% delle vittime. Un risultato ottenuto lavorando in sinergia con chi opera nel settore autostradale e grazie «sicuramente ad alcune tecnologie», ha voluto precisare Fiorioli.

Che, proprio sulle cifre riferite all'incidentalità, ha usato di proposito un tono polemico. Se infatti Polstrada e Carabinieri collaborano nella raccolta dei dati, non è così per altri organismi che si occupano di sicurezza stradale. E che fanno conoscere i loro numeri con due anni di ritardo. «E invece a noi servirebbero in tempo reale», sottolinea Fiorioli.

Il motivo è presto spiegato: «È necessario creare una mappatura degli incidenti, perché da questa sappiamo come e dove è più urgente intervenire». Forse questi ritardi stanno per essere risolti. A breve dovrebbe essere firmata una convenzione fra il ministro dell'Interno e l'Ani (l'Associazione nazionale Comuni italiani) che permetterà l'invio dei dati sugli incidenti per via telematica alla Polizia stradale. Anche la tecnologia ha la sua parte. Ci sono già telecamere intelligenti sulla Salerno-Reggio Calabria e, a breve, saranno estese sulla Napoli-Salerno. E il Tutor è lo strumento «che ha dato più incidenza al calo di mortalità in autostrada», ha ricordato Fiorioli. Oggi copre 2.500 chilometri. «Spero che venga utilizzato su tutta la rete, e anche su altre strade perché si è dimostrato il sistema più efficace per contrastare gli eccessi di velocità».

I poliziotti hanno in dotazione tutti i dispositivi utili a individuare le violazioni più pericolose. Ma ne manca uno: il drogometro. Per accertare subito, sulla strada, se il conducente è sotto l'effetto di stupefacenti. «Mi appello anche agli esponenti politici - ha insistito Fiorioli - perché al più presto si adotti questo strumento, già realizzato ma non ancora omologato. E speriamo in una modifica normativa che possa attribuirgli un valore di prova».



Nelle immagini di queste pagine, da sinistra: Marcello Panettoni, presidente di Asstra, l'associazione che riunisce le società e gli enti del trasporto pubblico locale; Enrico Gelpi insieme a Gian Maria Gros Pietro, presidente di Federtrasporto e di Autostrade per l'Italia, oltre che consigliere di amministrazione Fiat; Oscar Fiorioli, direttore centrale Polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e Reparti speciali della Polizia di Stato. È lui che ci ha tenuto a precisare: «La colpa degli incidenti non va attribuita solo alle infrastrutture. Anche il conducente ha la sua responsabilità». Per questo è necessario che gli agenti siano dotati di tutti gli strumenti utili a individuare le violazioni più pericolose. A cominciare dal drogometro.

