

Capitolo 4: Le interazioni tra la costruzione della offerta infrastrutturale e la organizzazione della domanda di trasporto merci e passeggeri

Nella premessa si è cercato di dimostrare la interazione tra infrastrutturazione, crescita della domanda di trasporto e crescita del PIL; in questo Capitolo si intende invece esporre alcune singolarità del nostro Paese e che rendono, in molti casi, difficile la interpretazione delle emergenze, in termini di disponibilità infrastrutturale del territorio, non tanto nel breve periodo quanto nel medio e lungo periodo.

È il difficile e complesso problema che rende sempre più assente la funzione della **“lungimiranza delle scelte strategiche”** e che esalta, invece, la triste emergenza della **“obsolescenza delle idee”**.

Rimanere per anni bloccati nella scelta programmatica, poi nella redazione progettuale, poi nella disponibilità autorizzativa di essenziali per la crescita e lo sviluppo del Paese, significa cadere nell'assurdo e paradossale errore di produrre ed attuare **progetti vecchi prima ancora di essere realizzati**.

Se volessimo misurare quanto è costato all'intera economia del Paese aver avviato la realizzazione dell'asse autostradale “variante di valico” lungo la relazione Firenze Bologna solo dopo 26 anni, scopriremmo che il danno non solo è enorme (**oltre 7 miliardi di €**) ma che è sicuramente una stima parziale di quanto realmente abbiamo perso in termini di riduzione dei costi dell'investimento dell'opera, di quanto in questi anni è costata la incidentalità sull'attuale asse autostradale.

Ma ancora più grave è il danno accumulato in questi ultimi due anni dalla mancata realizzazione delle opere; infatti in soli due anni sono esplosi i prezzi di tre prodotti base nel processo realizzativo delle infrastrutture: il costo del ferro e del cemento praticamente raddoppiati ed il costo del petrolio passato dai 60 \$ del 2006 ai 136 \$ di oggi.

Questa analisi denuncia in modo sintetico le responsabilità di chi, per svariati motivi, ritarda la realizzazione di infrastrutture. Ma già altri, in altri documenti, hanno denunciato, motivandolo, il valore globale del danno causato dal blocco delle infrastrutture; qui si ritiene invece opportuno ricordare quanto sia determinante la lungimiranza nella fase progettuale e quanto sia dinamica e veloce la evoluzione delle esigenze della domanda di trasporto sia delle merci che dei passeggeri.

In merito alla evoluzione della domanda passeggeri in ambito urbano è utile ricordare che la realizzazione di reti metropolitane, all'interno delle grandi realtà urbane, è facilmente dimostrabile soprattutto per il numero di passeggeri/giorno e per il contenimento dei costi di gestione.

È, invece, più difficile dimostrare la validità di reti metropolitane in ambiti urbani medi (200.000 abitanti); in realtà questo approccio è

sbagliato perché ritiene ancora bassi i costi del trasporto pubblico su gomma e quindi ipotizza ancora un afflusso basso della domanda sul trasporto pubblico locale. Altrettanto dicasi per la offerta di trasporto pendolare su ferrovia: questo tipo di trasporto è destinato non a crescere in modo fisiologico ma ad esplodere; coloro che oggi usano il mezzo privato per collegamenti sistematici tra casa e posto di lavoro nell'arco di pochi anni, addirittura mesi, come viene detto nel Capitolo 10, saranno costretti ad utilizzare mezzi pubblici.

Ebbene, se effettuiamo un'analisi sulla impostazione progettuale di reti metropolitane nelle nostre città, fatta sette – otto anni fa, scopriamo che il progettista ipotizza sempre una crescita legata alla evoluzione delle relazioni all'interno dell'ambito urbano ma mai ipotizza una crescita anomala legata ad un obbligato utilizzo del mezzo pubblico per motivi di crescita imprevedibile del costo del carburante.

Ancora più grave è il caso relativo alla realizzazione di grandi assi stradali o ferroviari; in particolare se si leggono gli atti del Gruppo ad Alto Livello della Commissione Europea che ha realizzato l'aggiornamento delle reti TEN, si scopre quanta attenzione e quanta preoccupazione sia stata riposta nel rispetto dei tempi di avvio concreto, cioè di cantierizzazione, dei lavori dei nuovi valichi ferroviari del Frejus e del Brennero. La urgenza di dare concreto avvio, entro il 2010, ai lavori del Frejus e del Brennero, in particolare, era legata ad una serie di indicatori, ad una serie di fattori che denunciavano la sempre più vicina soglia del collasso dell'attuale offerta trasportistica sia su ferro che su strada. Si legge fra le varie analisi macro economiche che:

- su 15 bacini territoriali europei, leader in quanto al Prodotto Interno Lordo (oltre 25.000 € pro capite) sette ricadono nel nostro Paese;
- i sette bacini territoriali italiani, a differenza degli altri distribuiti nel territorio della Unione Europea, costituiscono una macroregione formata da Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige e Veneto;
- in questa macroregione si movimenta il 65% delle merci del Paese;
- in questa macro regione si produce il 56% del PIL nazionale;
- in questa macro regione si produce il 22% del PIL della Unione Europea;
- nel 1967 lungo l'arco alpino, come già detto in altri paragrafi, sono transitati 19 milioni di tonnellate di merci, nel 2007 lungo l'arco alpino sono transitati oltre 150 milioni di tonnellate di merci;
- nel 2010, con una previsione pessimistica del PIL, è previsto un volume di circa 160 milioni di tonnellate di merci; in realtà dal 1967 ad oggi la crescita è stata di oltre il 700%;
- dal 1967 ad oggi non abbiamo realizzato nessun nuovo valico, né ipotizzato nessun altro possibile itinerario alternativo;
- il valore delle merci transitate lungo l'arco alpino nel 2006 è stato superiore a 138 miliardi di Euro;

- il costo del trasporto sugli attuali itinerari di transito è stato pari, nel 2006, a 8,2 miliardi di Euro;
- qualora venisse meno uno degli attuali itinerari, per blocco di un valico o per saturazione, il costo del trasporto raggiungerebbe valori pari a 14 miliardi di Euro;
- il volume di circa 150 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 rappresenta il 38% del volume globale di import – export dell'Italia.

Questa serie di macro dati testimonia che un blocco nei transiti sui valichi non mette in crisi ma distrugge, in modo irreversibile, la competitività e la crescita economica del Paese e dell'Europa.

Questa serie di macro dati denuncia, inoltre, in modo inequivocabile, che i valichi dell'arco alpino non sono più segmenti frontalieri ma sono diventati segmenti di itinerari lunghissimi su cui vive e si sviluppa l'economia non di una Regione ma di più Stati.

Ritardare di un anno la cantierizzazione di un valico come quello del Frejus o del Brennero significa contribuire alla obsolescenza della idea progettuale ma anche e, soprattutto, lasciare in eredità una forte penalizzazione alla crescita ed alla competitività del nostro Paese.

Ritenere che, per la realizzazione di un valico ferroviario come il Frejus, siano necessari venti anni e quindi sia utile, prima di avviare i lavori, prima di decidere il tracciato, meditare a lungo, significa sottovalutare la emergenza ed il danno che, nel prossimo triennio, saremo costretti a sopportare attraverso il ricorso al cadenzamento all'accesso ai valichi, significa non voler misurare quanto incida un anno di mancata disponibilità del tunnel per le imprese di trasporto, significa, cioè, non aver capito quanto forte e determinante sia la interazione tra la offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto.

**Capitolo 5: Le criticità riscontrate nell'attuazione del
Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche**

5.1 La logica delle priorità e la complessità degli elaborati progettuali

Già nel 2005, sempre nell'Allegato Infrastrutture, si cercò di dimostrare che il numero di interventi, previsti nel Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche, non solo non era eccessivo ma che, se attentamente analizzato, emergeva chiaramente la organicità della intera operazione. Forse la unica distinzione possibile che andava fatta sin dal 2001 era quella relativa alle opere inerenti le reti e quelle inerenti i nodi. Sarebbe così emersa non una classificazione di importanza e di urgenza ma una distinzione tra azioni legate al sistema arterioso del Paese ed azioni legate al sistema venoso, al sistema dei gangli nodali del Paese.

Nella prima famiglia avremmo trovato gli assi ferroviari e stradali che caratterizzano, attraverso i corridoi comunitari, la offerta trasportistica non solo del nostro Paese ma della intera Unione Europea.

Nella seconda famiglia avremmo trovato gli impianti portuali, aeroportuali, interportuali ed i nodi urbani.

Qualcuno, in più occasioni ha ribadito che se il Piano Decennale avesse affrontato solo le opere presenti all'interno della prima famiglia sarebbe stato più facile difendere la validità della operazione strategica. In realtà questa osservazione è essenzialmente legata alla distinzione che spesso si fa tra opere interregionali ed opere regionali; questa distinzione in realtà non tiene conto del concetto di "territorialità", tante volte ribadito proprio dalla Commissione Europea. Con tale concetto, infatti, si precisa che l'intervento ubicato all'interno di un ambito regionale può avere una valenza strategica nazionale e sopranazionale molto più incisiva di un intervento che interessa più ambiti territoriali di uno Stato membro o di più Stati membri.

Nel caso specifico, se entriamo nel merito sia delle azioni sui nodi portuali ed interportuali, sia di quelle sui collegamenti con gli impianti aeroportuali, sia infine di quelli relativi ai sistemi urbani, scopriamo che ognuno di essi riveste un ruolo determinante nella costruzione della offerta infrastrutturale. Forse la distinzione può essere utile non per creare famiglie di serie A e di serie B ma per distinguere la partecipazione determinante dello Stato nel primo caso e la indispensabilità, nel secondo caso, di un coinvolgimento finanziario anche degli organi locali pubblici e privati.

Ma la vera criticità, come già ribadito nel 2005, va ricercata sia nella qualità che nella quantità progettuale. Nel 2002, cioè nei primi mesi di operatività della Legge Obiettivo, il numero dei progetti disponibili sia preliminari che definitivi non superava il 10% del numero globale delle opere programmate.

Quel 10%, a sua volta, aveva una qualità progettuale ed un livello autorizzativo ed istruttorio davvero basso. Già, agli inizi del 2006, dopo appena quattro anni dalla approvazione della Legge Obiettivo, la percentuale dei progetti preliminari e definitivi di livello adeguato aveva raggiunto la soglia del 70%. Un grande risultato che però, proprio per la rilevante serie di elaborati, impone un lavoro difficile e complesso sia nella fase istruttoria, sia in quella legata al monitoraggio della coerenza delle scelte progettuali definitive alle prescrizioni fornite in sede di approvazione da parte del CIPE, sia infine nel controllo e nell'avanzamento delle opere in fase esecutiva.

5.2 L'iter autorizzativo

Già nell'Allegato Infrastrutture del Documento di Programmazione Economica 2006, era stata prospettata la opportunità di seguire, nella fase di acquisizione del consenso dell'organo locale, una procedura che invocasse, in un modo più incisivo, il ruolo della Conferenza Stato Regioni specialmente nei casi in cui una singola Regione non condivida una determinata linea strategica. È senza dubbio una linea metodologica tutta da approfondire ma se il Governo trova non consenziente una Regione o alcuni Comuni nell'attuazione di un'opera che ricopre valenza nazionale o, addirittura, sovranazionale, forse il confronto non dovrebbe esaurirsi nel rapporto tra il Governo e la singola Regione ed i singoli Enti locali (Comuni e Province). Il confronto dovrebbe avvenire tra il Governo e la Conferenza Stato Regioni.

Il confronto tra Governo e Conferenza Stato Regioni, non va visto come una contrapposizione, come una radicalizzazione di schieramenti, ma come naturale occasione per motivare i singoli convincimenti ed evitare che la mancata autorizzazione alla realizzazione, ad esempio, del segmento di un corridoio, possa incrinare la funzione dell'intero corridoio. In proposito si ritiene utile ricordare un esempio davvero interessante, da prendere, addirittura, come modello. L'esempio è quello relativo all'asse autostradale Civitavecchia – Mestre. In questo caso 5 Regioni hanno condiviso con il Governo una soluzione organica e ogni realtà regionale, pur rappresentando distinti interessi, pur sollevando distinte osservazioni, ha però deciso, congiuntamente, di seguire, insieme, l'iter progettuale e realizzativo.

In questo caso quindi le Regioni, e non una singola Regione, hanno vissuto insieme al Governo l'esperienza della “Intesa”.

5.3 La carenza delle risorse

È utile ricordare che nella formulazione delle reti TEN è emerso un dato davvero preoccupante: **per infrastrutturare in modo organico l'intero territorio comunitario (27 Stati membri) occorrono 630 miliardi di €; per realizzare solo le opere prioritarie ne occorrono 257 miliardi di €.**

Se esaminiamo quanto è stato assegnato ultimamente dalla Unione Europea per la realizzazione delle reti TEN rimaniamo ancora più preoccupati: **per le infrastrutture solo 4,8 miliardi di €.** Appena l'1,8% del valore globale degli interventi prioritari; una percentuale sostanzialmente diversa da quella richiesta dalla Commissione Europea pari all'8% - 10%.

In realtà di fronte ad una simile decisione a scala comunitaria diventa sempre più urgente, quanto meno, la esclusione dai vincoli di Maastricht delle spese pubbliche di ogni singolo Stato finalizzate alla realizzazione dei progetti delle reti TEN.

Ma questa limitata disponibilità finanziaria a scala comunitaria si ripete anche a scala nazionale; infatti il Quadro Fonti – Impieghi che si riporta di seguito testimonia che per poter dare attuazione al Piano Decennale della Legge Obiettivo, così come aggiornato nel 2007, occorrerebbe disporre, nel prossimo triennio 2009 – 2011, di un volano di risorse pubbliche pari a circa 20 miliardi di €.

Quadro fonti impieghi:

in miliardi di €	Totali	Unione Europea	Capitali Privati	Risorse disponibili al 31.12.2001	Risorse pubbliche assegnate al 31.12.2007	Risorse Pubbliche triennio 2009 – 2011	Risorse Pubbliche triennio 2012 – 2015
Di cui							
Esigenze Finanziarie	174,1	25,8	33,5	11,9	60,191	20	22,8

Questo Quadro Fonti – Impieghi invece, per una serie di motivi, andrà rivisitato sostanzialmente. Infatti:

- Le risorse Comunitarie (Fondi TEN, Fondi POR, PON, FESR, ecc.) non potranno superare nelle previsioni più ottimistiche la soglia dei 14 miliardi di €. Per questo motivo sarà necessario ricorrere anche alla Banca Europea Investimenti. La BEI, sia per il lavoro svolto durante la rivisitazione delle Reti TEN, sia per il supporto dato alla realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Torino – Napoli, dovrà svolgere un ruolo chiave in tale processo di accesso alle risorse.

- Le risorse provenienti da capitali privati, per le considerazioni espresse nel punto successivo, dovranno raggiungere valori molto più elevati.
- Le risorse pubbliche, invece, dovranno essere ampiamente ridimensionate e ciò per tener conto del momento congiunturale che il Paese vive ormai da oltre sei anni; in proposito è utile ricordare che mediamente il **PIL negli anni 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 si è sempre attestato sotto la soglia del 30% di quello programmato.**

Questo fattore congiunturale, legato ad un fenomeno diffuso a scala europea, ha prodotto automaticamente un contenimento delle assegnazioni di risorse pubbliche nelle varie leggi Finanziarie che si sono susseguite negli ultimi sei anni.

Per questa serie di motivi bisognerà, prioritariamente, approfondire le cause che non hanno consentito, finora, di raggiungere, almeno, la soglia del 50% della quota di risorse proveniente dal sistema privato. Senza dubbio il Fondo di Garanzia Opere Pubbliche dovrebbe produrre sin dal prossimo anno segnali positivi per la formulazione di forme di Partenariato Pubblico Privato, tuttavia bisognerà approfondire meglio le possibili forme di ricorso ai vari Fondi di investimento.

5.4 La rilevanza dei vincoli comunitari

Due sono i vincoli comunitari che incidono in modo davvero preoccupante nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti.

La prima è quella legata all'utilizzo delle risorse della Unione Europea per la realizzazione delle reti TEN; **la seconda**, come già detto in precedenza, è legata alla incidenza sul debito pubblico, e quindi sui parametri di Maastricht, delle risorse destinate dai singoli Stati per la realizzazione delle opere ubicate sui Corridoi delle reti TEN.

In merito al primo vincolo è utile ricordare che la Unione Europea potrebbe garantire fino al 20%, a fondo perduto, le risorse necessarie per realizzare le opere previste nei corridoi plurimodali ed in particolare quelle relative ai valichi ferroviari del Frejus e del Brennero; questa disponibilità, però, essenziale e condizionante i piani finanziari di tali interventi, scompare se entro una certa data (il 2010) non verranno cantierate, concretamente, le infrastrutture programmate. A differenza del passato, non solo perderemo i contributi comunitari ma rischieremo di subire specifiche penalizzazioni in quanto siamo venuti meno ad un impegno formale preso in sede Comunitaria. Questo rispetto degli accordi trova oggi un ulteriore forma di controllo sistematico nei Coordinatori di Corridoio già definiti dalla Commissione Europea.

In merito al secondo vincolo il nostro Paese, durante il semestre di presidenza della Unione Europea nel 2003, ha cercato in tutti i modi di proporre la non incidenza di tali assegnazioni finanziarie sui parametri di Maastricht. Finora questa corretta proposta non è stata recepita e, automaticamente, ciò costituisce un vincolo rilevante nel processo di infrastrutturazione organica del nostro Paese e di tutti i Paesi della Unione Europea.

In assenza del recepimento di una simile proposta, in realtà, è come se venisse meno la logica dell'interesse comune degli Stati membri ad infrastrutturare organicamente l'intero sistema comunitario.

**Capitolo 6: Le emergenze nella organizzazione
dell'assetto trasportistico e logistico del Paese**

6.1 Il Mezzogiorno

Se esaminiamo gli interventi della Legge Obiettivo che caratterizzano, in modo significativo, l'azione della Legge nelle Regioni del Mezzogiorno, otteniamo il seguente quadro di riferimento:

Abruzzo	Adeguamento sistemi idrici
Campania	Autostrada Salerno – Reggio Calabria Sistema metropolitano regionale Adeguamento sistemi idrici
Molise	Adeguamento sistemi idrici
Puglia	Sistema metropolitano di Bari Sistema portuale di Taranto
Basilicata	Adeguamento sistemi idrici
Calabria	Porto Gioia Tauro Autostrada Salerno – Reggio Calabria
Sicilia	Sistemi metropolitani di Catania e Palermo Asse ferroviario Palermo – Messina Asse autostradale Catania – Siracusa - Gela
Sardegna	Sistema portuale e nodo urbano di Cagliari Adeguamento sistemi idrici

Questo quadro sintetico, già riportato nell'Allegato Infrastrutture della Legge Finanziaria 2006, mette in evidenza una attenzione del Governo alle esigenze infrastrutturali del Mezzogiorno. Infatti, in questi sette anni di vita della Legge Obiettivo si sono effettuati cambiamenti sostanziali nell'approccio concreto alle esigenze di infrastrutturazione organica del Mezzogiorno. In proposito è opportuno ricordare che su circa 58,4 miliardi di Euro di opere appaltate e/o cantierate, rientranti sempre nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche circa il 22% interessa interventi già appaltati o cantierati nel Mezzogiorno.

Accanto a queste opere, che caratterizzano gli interventi della Legge Obiettivo nel Mezzogiorno, l'A.N.A.S. e le Ferrovie dello Stato, sempre in questi sette anni, hanno cantierato ed appaltato opere per circa

6,8 miliardi di Euro. La percentuale di risorse destinate al Mezzogiorno supera il 32%.

Fino al 2001, prima cioè dell'avvio della Legge Obiettivo, nel Mezzogiorno di solito le opere cantierate ed appaltate non avevano mai superato il 6 – 7%.

Se infine prendiamo come riferimento i progetti approvati dal CIPE, sempre all'interno del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche (il Programma cioè che caratterizza la Legge Obiettivo) possiamo verificare che su 90 miliardi di progetti approvati fino all'aprile 2006 oltre il 32% riguardava interventi ubicati nel Mezzogiorno; sul valore di 115 miliardi di progetti approvati dal CIPE al maggio 2008 il 27% riguarda opere localizzate nel Mezzogiorno di Italia. L'abbassamento della percentuale è dovuta al fatto che nell'arco temporale 2002 – 2006 il CIPE aveva approvato progetti per un valore globale di circa 90 miliardi di €, mentre nel periodo 2006 – 2008 l'importo dei progetti approvato è di 25 miliardi di € con una componente percentuale per il Mezzogiorno più bassa.

Ma a questo quadro, legato all'impegno finanziario dello Stato, necessariamente deve aggiungersene un altro legato ad una chiara identificazione dei tempi entro cui supportare il Mezzogiorno di un sistema di infrastrutture capaci di abbattere la forte incidenza dei costi di congestione, la forte incidenza dei costi dell'ultimo miglio nell'accesso alle piastre logistiche, la forte incidenza delle penalizzazioni nel comparto del turismo causate dall'assenza di servizi adeguati.

Una chiara identificazione dei tempi che deve contestualmente indicare quanto sia onerosa la mancata disponibilità dell'intero quadro infrastrutturale e, soprattutto, quanto incida, annualmente, il rinvio di ogni singola opera all'interno di una simile offerta.

Senza dubbio diventano elementi portanti di tale impostazione programmatica i seguenti riferimenti progettuali:

- Schemi idrici:
 - Reti fondamentali da completare.
- Assi ferroviari principali:
 - Battipaglia – Reggio Calabria;
 - Messina – Palermo;
 - Messina Catania;
 - Bari Taranto;
 - Bari Napoli
- Assi stradali ed autostradali principali:
 - Salerno – Reggio Calabria;
 - Strada Statale Ionica 106.
- Nodi urbani:
 - sistema metropolitano regionale campano;
 - sistema metropolitano di Bari;

- sistema metropolitano di Palermo;
- sistema metropolitano di Catania;
- sistema metropolitano di Cagliari.
- Impianti portuali:
 - impianto portuale di Napoli;
 - impianto portuale di Taranto;
 - impianto portuale di Gioia Tauro;
 - impianto portuale di Cagliari.

Tutti questi dovranno essere definiti progettualmente, cantierati, completati e possibilmente resi funzionali entro il 2012.

Per traguardare un simile obiettivo, tenuto conto del danno prodotto in caso di mancato rispetto di tale soglia temporale, occorre garantire quattro distinte condizioni:

1. la certezza delle risorse già approvate come "competenza";
2. la certezza delle risorse aggiuntive da approvare ancora dal CIPE;
3. la certezza delle risorse da recuperare dal mondo privato;
4. la certezza sullo stato di avanzamento sia dei progetti, sia delle opere già cantierate.

Per gli interventi in cui si riscontra una impossibilità nel rispettare tale scadenza temporale sarà necessario invocare strumenti di accelerazione delle procedure, ad integrazione della stessa Legge Obiettivo come ad esempio la Legge 225/92.

Si vuole in realtà superare l'emergenza Mezzogiorno non solo dando segnali di certezza sulla disponibilità delle risorse, non solo rispettando percentuali di riferimento della quota di investimenti nazionali, non solo garantendo il rispetto del trasferimento delle risorse comunitarie, ma fornendo, in modo inequivocabile, garanzie che si configurano come vere clausole contrattuali in ogni intervento progettuale prima elencato.

6.2 La offerta di trasporto pubblico locale

Nell'Allegato Infrastrutture alla Legge Finanziaria del 2006 si propone di effettuare una **due diligence**, sulle varie realtà regionali, per identificare le varie emergenze e definire le possibili azioni dell'organo centrale, di natura amministrativa e legislativa, capaci di dare adeguate risposte funzionali all'intero comparto in tempi certi.

Senza dubbio l'intera offerta di trasporto pubblico soffre una serie di emergenze quali, in particolare:

Prima emergenza:

- il forte indebitamento delle aziende, degli enti locali può esplodere entro il secondo semestre del 2008;
- l'indebitamento generato da inefficienza gestionale;
- l'indebitamento generato dal mancato ricorso a scelte impopolari quali quelle legate all'uso di un sistema tariffario corretto.

Seconda emergenza:

- la liberalizzazione del settore.

Terza emergenza:

- la infrastrutturazione delle aree metropolitane, attraverso l'acquisto di materiale rotabile adeguato e attraverso la realizzazione di reti metropolitane.

Quarta emergenza:

- i livelli occupazionali, la organizzazione del lavoro.

Quinta emergenza:

- i contratti di servizio tra Ferrovie dello Stato e Regioni.

Sesta emergenza:

- l'inquinamento atmosferico ed il blocco della mobilità.

Settima emergenza:

- il costo della congestione: oltre **9 miliardi di € nel 2007**.

Rispondere a queste emergenze significa, in realtà, costruire gli algoritmi capaci di superare, in modo organico, una crisi che va al di là dei livelli e delle competenze locali e riveste, a tutti gli effetti, la dimensione "nazionale". Sarebbe opportuno quindi muoversi seguendo il seguente itinerario:

- **percorso normativo:** produrre una norma dedicata per la definizione di un apposito "Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale";
- **percorso amministrativo:** produrre un vero patto di stabilità, tra Stato e Regioni, dedicato al trasporto pubblico locale.

Accanto a queste due azioni sarebbe poi opportuno:

- rivisitare la logica fiscale sulle aziende di trasporto pubblico locale;
- identificare una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore del trasporto pubblico locale o forme di mobilità a scala nazionale.

Si ritiene opportuno supportare ulteriormente le motivazioni delle emergenze legate al "trasporto pubblico locale" fornendo queste ulteriori considerazioni:

- **L'inquinamento in ambito urbano** è causato in modo rilevante dagli autobus: pur incidendo solo per il 7% come mezzi all'interno dell'urbano le emissioni inquinanti superano il 40%.
- **L'attuale parco circolante di autobus** supera di poco le 17.000 unità.
- **Solo 550 autobus** utilizzano il metano cioè il Compressed Natural Gas (Cng).
- La soglia accettabile, alla luce dell'**Accordo di Kyoto**, dovrebbe essere almeno di 6.000 nuovi mezzi a Cng.
- Ma una simile operazione impone la realizzazione di una rete distributiva (**450 nuovi impianti**) ed una rete manutentiva.
- **La stima di una simile organica ed articolata operazione si aggira intorno a: 1,8 miliardi di €.**
- **Ipotizzare l'utilizzo dell'idrogeno** significa rinviare la soluzione del problema al 2015.

6.3 La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuali

Il lavoro svolto, a livello comunitario, all'interno del **Gruppo ad Alto Livello Wider Europe for Transport**, ci consente di rivedere, finalmente, in modo organico e rivoluzionario l'assetto della offerta portuale e retroportuale dell'Italia.

I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle "autostrade del mare", così le conclusioni dei lavori del Gruppo Wider Europe hanno azzerato l'assurda logica che finora ha fatto sì che una rendita di posizione, posseduta dal nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo, rimanesse solo una sommatoria anonima di scali, una sommatoria anonima di offerte infrastrutturali fisiche non interconnesse con il territorio, con il retroporto, con le reti.

Ha preso corpo così una attenta analisi sulle reali criticità ed, al tempo stesso sulle potenzialità delle realtà portuali italiane.

In tale contesto è emersa la opportunità di seguire la seguente strategia:

1. identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe);
2. definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale;
3. identificazione delle possibili alleanze ed identificazione delle possibile forme di copertura finanziaria.

Questo comporterà una azione normativa e programmatica capace di dare risposte funzionali ad un comparto chiave dell'economia del Paese.

6.4 La nostra competitività nel trasporto e nella logistica

Si ritiene utile riportare una serie di dati, una serie di indicatori, già esposti nell'Allegato Infrastrutture al DPEF del 2006, che, da soli testimoniano i livelli di crisi e di patologia strutturale presenti all'interno della nostra organizzazione logistica:

1. PIL 1980 – 2005 = + 41,7%, i veicoli pesanti nello stesso periodo sono aumentati del 108%, i veicoli leggeri del 152%.
2. Il costo del trasporto delle merci in ambito urbano è il 33% del costo totale dell'autotrasporto.

		Conto proprio	Conto terzi
Autotrasporto urbano	42.000	37.000	5.000
Autotrasporto regionale	55.600	33.000	22.600
Autotrasporto interregionale	20.400	6.000	14.400
Autotrasporto internazionale	11.000		11.000
Totale	129.000	76.000	53.000

3. Oltre l'80 % delle consegne delle merci avviene su aree pubbliche.
4. Il numero delle consegne giornaliere per veicolo (parametro inversamente proporzionale al costo del servizio) si è dimezzato nel corso dell'ultimo quinquennio a causa delle difficoltà di sosta e degli intralci alla circolazione.
5. Il costo del petrolio: verso 140 \$ al barile.
6. Il costante rischio di saturazione per alcuni assi portanti dell'attuale rete italiana (su ferro e su gomma); saturazione causata dalla crescita della domanda.
7. La crescita differenziata dei PIL (la Cina da oltre sei anni al 11 - 12%, l'Europa al 2 - 3%).
8. La sicurezza nei nodi intermodali (soprattutto la security).
9. La competitività tra distinte supply chain. È questo, senza dubbio, l'elemento più scatenante e più innovativo. La vera competizione non è più impresa contro impresa, ma piuttosto supply chain contro supply chain. Assisteremo quindi a:
 - una progressiva globalizzazione della produzione di merci per grandi volumi/bassa tecnologia e bassi volumi/alta complessità produttiva;
 - una rivisitazione strategica delle rotte di entrata in termini di:
 - consolidamento delle merci per l'export in hubs situati nelle regioni d'origine o nel Middle East;
 - ottimizzazione del mix delle modalità di trasporto (mare + aria);
 - strategia sui porti di entrata (sempre più TEU).

- una regionalizzazione delle reti Europee di distribuzione dovuta a:
 - aumento della congestione (ridotta efficienza/efficacia delle consegne);
 - aumento dei costi del trasporto via terra (carburanti, pedaggi);
 - espansione dei mercati (ancor più verso l'Est Europa)

Basterebbero questi pochi indicatori per comprendere e misurare il rischio di una reale emarginazione del nostro Paese dal teatro economico che si va sempre più strutturando all'interno del bacino del Mediterraneo.

In proposito dobbiamo renderci conto che la portualità italiana gestisce realmente solo quello che è il consumo del sistema economico e demografico del Paese, cioè un volume complessivo import-export stimato attorno ai 4 – 5 milioni di TEU. Tutto il resto, cioè circa altrettanto, transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggi o lavorazioni della merce.

La Germania, invece, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia. Secondo l'Istituto di Ricerca Fraunhofer, la logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e quella della chimica, con 2,6 milioni di occupati. In Italia sono 500 mila gli addetti, dipendenti e autonomi, dell'intero settore trasporto merci e logistica.

Questo confronto testimonia da solo quanto rilevante sia il gap tra due Paesi della Unione Europea proprio in termini di utilizzo di due distinte rendite di posizione quella del Mare del Nord e quella del Mediterraneo. Purtroppo questa dicotomia sarebbe diventata sempre più irreversibile se, alla fine degli anni '90, non ci si fosse convinti che la logistica stava sempre più diventando un mercato globale, come quello dei beni di consumo o dei servizi finanziari, mercato che si misura non in decine di miliardi, ma in milioni di miliardi di euro.

Il nostro obiettivo diventava quindi la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale.

D'altra parte sono cambiati davvero tutti gli approcci alla logistica; bastano pochissimi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1970 circolavano nel mondo circa **10 milioni di TEU**; oggi sono oltre **400 milioni di TEU**. Mentre fino agli anni '80 il traffico container si presentava dominato dagli Stati Uniti, oggi il primo porto americano (Los Angeles) è solo decimo in una classifica che vede, ai primi otto posti, sei porti asiatici