



Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità

Trasporti al passo, economia ferma

Intervento del Vice Presidente di
Confcommercio-Imprese per l'Italia

Paolo Uggè

Roma, 15 maggio 2013



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Nel presentare, l'anno passato, il manifesto di Confcommercio-Imprese per l'Italia, presi a spunto un libro del prof. Tommaso Nannicini, docente all'Università Bocconi, che definiva gran parte degli interventi politici, e non solo in questo settore, una vera fiera delle banalità.

Trascorso un anno la frase che mi viene in mente è quella di Jack Sparrow nella serie i pirati dei Caraibi: "il problema non è il problema, ma il tuo atteggiamento rispetto al problema".

Sembra passato un secolo, possiamo dire che è successo di tutto; ci troviamo in una situazione di crisi ormai endemica, abbiamo avuto governi istituzionali o del presidente e ci siamo trovati tra saggi ed esperti rimasti in carica per pochi giorni.

In questo quadro nebuloso nello spazio degli ultimi due anni è cambiato tutto, problemi compresi. La crisi economica da congiunturale, è divenuta strutturale ed ha messo a nudo carenze macroscopiche sulla politica infrastrutturale del Paese. Le scelte fatte per le grandi opere portano a tempi medio lunghi e ad investimenti necessari rilevanti. Tralasciamo di parlare delle incompiute e dei ritardi sui programmi di intervento. Oggi la situazione nella quale ci troviamo ci impone di prendere atto che non abbiamo più bisogno di programmi miracolistici, ma solo di una buona dose di "pragmatismo logistico" per realizzare, rapidamente, quello che serve!

La Politica deve diventare consapevole che è immediatamente necessaria una strategia chiara e definita per la mobilità complessiva del Paese.

La verità è che ci manca nel campo dei trasporti il senso del viaggio: dove vogliamo andare, cosa vogliamo privilegiare, quali sono le scelte da fare immediatamente, e ancor più ci mancano le risposte giuste per imparare, finalmente e prima che sia irrimediabilmente tardi, a fare sistema in

questo contesto economico di crisi, di mancata crescita, di recessione!

Occorre che le politiche pubbliche per la mobilità integrata, più ancora che per i trasporti, siano attuate. Urgono scelte coraggiose, favorevoli ad uno scenario di sviluppo economico, che siano coerenti e rispondenti alle esigenze dei diversi settori.

Di fronte a questa crisi economica congiunturale che ha messo a nudo carenze strutturali del Paese, non abbiamo bisogno di ricette miracolistiche o salvifiche, ma di una buona dose, come prima sostenevo, di "pragmatismo logistico" per:

- analizzare senza "crociate ideologiche" i punti deboli del sistema dei trasporti e della mobilità nazionale sui quali intervenire;
- approfondire le esigenze della domanda di mobilità passeggeri e merci e le sue evoluzioni;
- realizzare compiutamente una strategia integrata di intervento che punti prioritariamente ad accrescere l'accessibilità e la competitività dei territori.

E' infatti assolutamente necessario affrancare i trasporti e la logistica da subordinazioni e dipendenze vecchie e nuove, che ne hanno ostacolato e rischiano di continuare ad ostacolare l'efficienza .

Sto pensando a quella subordinazione, per esempio, dalla politica per le infrastrutture, che ha indotto a credere che una buona politica dei trasporti potesse esaurirsi con l'incremento del numero di cantieri aperti, al di fuori di un piano organico, dimenticandosi che l'unico motivo che dovrebbe giustificare l'investimento su un'infrastruttura dovrebbe essere il servizio

che su di essa sarà erogato e il conseguente beneficio che sarà in grado di offrire al sistema integrato della logistica e della mobilità del Paese.

Oppure penso a quella dipendenza, che sotto la spinta europea, ha trasformato i trasporti in una realtà vincolata ad altre priorità, quali la tutela ambientale e il risparmio energetico.

La sostenibilità rappresenta, certo, un obiettivo qualitativo dei servizi da perseguire, ma senza mai perdere di vista l'efficacia e l'efficienza di quest'ultimi.

Se non si adotta, infatti, questo corretto metodo di intervento, si finisce con il qualificare le attività di trasporto esclusivamente come generatrici di conseguenze negative e, tralasciandone la reale funzione, si evidenziano solo le facce della medaglia peggiori: smog, congestione, rumore, da penalizzare e limitare il più possibile, secondo l'illusorio paradigma salvifico dell'immobilità sostenibile.

Esemplare, da questo punto di vista, ciò che accade nella mobilità urbana: in assenza di strategie di intervento vincolanti sovra-comunali, la mappa dei provvedimenti e delle conseguenti accessibilità urbane è dettata dai piani regionali di risanamento della qualità dell'aria, ora sotto il coordinamento nazionale del Ministero dell'Ambiente.

E nulla sembra contare il fatto che oltre i 3/5 dei provvedimenti previsti in detti piani riguardi il settore della mobilità. Nel coordinamento nazionale che dovrebbe definire le linee guida per una più efficace redazione e implementazione degli stessi, la legge del 2010 però non prevede, non dico una rappresentanza degli operatori e degli utilizzatori dei servizi di mobilità urbana, ma neanche dell'Amministrazione dello Stato

settorialmente competente: il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture!

Una strada, quella intrapresa, politicamente trendy, tale da accontentare tutti i vari profeti snob dell'ecologia, ma che relega i trasporti in un comparto da vigilare e non in un comparto economico determinante per lo sviluppo di questo Paese.

Una grave assenza, quella dell'Amministrazione dei Trasporti, che espone maggiormente imprese e cittadini al rischio di interventi invasivi e tecnicamente non consistenti sulla mobilità, specialmente in un periodo, come quello odierno, di difficoltà economiche dei Comuni e di grande "auge europea" per le misure di tariffazione urbana.

Proprio dal MIT sono giustamente in passato stati emanati razionali limiti alla proliferazione di divieti di circolazione e di meccanismi di tariffazione urbana da parte dei singoli Comuni.

Noi siamo pronti a schierarci a fianco del Ministro per una battaglia giusta che punti a recuperare il valore strategico e politico che compete al dicastero dei trasporti.

Se non si restituisce dignità propria ai Trasporti e alle loro specifiche priorità quali l'integrazione delle politiche, la fluidità delle operazioni, l'innalzamento delle accessibilità territoriali, il contenimento dei tempi e dei costi degli spostamenti, il potenziamento della capacità di movimentazione, la fornitura di servizi di infomobilità, non si riuscirà a sviluppare un equilibrato sistema della logistica e della mobilità e si fallirà, anche, l'obiettivo di una maggiore sostenibilità e fluidità che può derivare dalla realizzazione delle filiere. Si aggraverà così una crisi economica verso la quale le abusate politiche di divieto ci stanno conducendo.

La verità è che ad oggi la politica ed i media hanno parlato molto, e molto spesso a sproposito di infrastrutture! Come se la congestione, la burocrazia, gli impedimenti si risolvessero soltanto con l'ampliamento delle capacità infrastrutturali. Le infrastrutture vanno realizzate, soprattutto le opere minori, in base alle scelte di politica dei trasporti e non viceversa. Per cogliere questi obiettivi fondamentali per una diversa prospettiva economica del Paese è assolutamente necessario affrancare i trasporti, la logistica, la mobilità e la sicurezza dalle richiamate subordinazioni e dipendenze! Occorre un coordinamento da collocare presso la Presidenza del Consiglio con poteri di indirizzo e intervento.

Una curiosità è emersa facendo un po' di conti: il numero 20 sembra essere la costante nel ritardo del Paese.

20 anni per una legge sui porti non ancora approvata; 20 anni per una legge di riforma del settore turistico; 20 anni per completare l'Alta Velocità; 20 anni per decidere sui progetti di valico. Immaginate se si riuscisse in questo paese a fare sistema per il settore della mobilità con tutti i vantaggi per i viaggiatori, le merci, il turismo, settori che necessitano di una funzione logistica. Integrare il sistema dei trasporti e della mobilità con il comparto del turismo realizzando un pacchetto di servizi e innovazioni specificatamente ideati per una più agevole fruizione turistica e culturale del Paese. (infomobilità, integrazione servizi, logistica bagagli etc). Ma non più in 20 anni, bensì in 3-5 anni! Questa è la sfida possibile con la quale Confcommercio chiede al Governo di misurarsi oggi per ridare competitività all'Italia.

In un contesto economico come l'attuale, dove ormai finanziamenti sono al lumicino, le grandi opere rischiano di avere un ruolo congiunturale discutibile: tempi lunghi, forti impegni di spesa ed effetti occupazione limitati nel tempo.

A nostro avviso reso chiaro e definito il contesto di politica dei trasporti in cui è necessario operare, occorre che le risorse, oggi disponibili, vadano ad alimentare gli investimenti di gestione delle diverse modalità di trasporto, in una logica integrata, capace di sostenere progetti di filiera, condizioni di spostamento per i passeggeri uniformi tra le diverse parti del territorio, legando la mobilità sulle brevi distanze a quella delle lunghe.

In un quadro di contesto economico interno ed internazionale profondamente modificato, occorre mutare registro nell'affrontare i problemi. Chi non cambia rischia di essere cambiato o espulso dai mercati che sono sempre più globali.

Nel 2005 il presidente del Consiglio sottoscrisse un "Patto della logistica che vedeva coinvolti i principali attori rappresentativi delle realtà economico-sociali. Le linee di quel "Patto" vennero trasfuse nel Piano nazionale del trasporto e della logistica, approvato dal Cipe il 22 marzo 2006 e definito l'elemento da assumere a riferimento per dare competitività al Paese.

In quel Piano, realizzato dalla Consulta del trasporto e della logistica, incredibilmente cancellata dall'Esecutivo dei tecnici nella spending review, in quel Piano, dicevo, sono individuate le linee guida della politica dei trasporti. Il Piano può, anzi deve, essere integrato e aggiornato. Il tentativo in tal senso fatto dall'ultimo presidente della Consulta, Mino Giachino, è rimasto nei cassetti in quanto mai approvato né dal Consiglio dei ministri né dal Cipe. **Confcommercio ritiene opportuna una ripresa dell'attività della Consulta e del conseguente Piano.**

Ripartiamo da lì. Ridiamo il ruolo alla politica dei trasporti. Prima si realizza il progetto di

una casa, poi i colori da mettere alle pareti. Definiamo le scelte e poi realizziamo le infrastrutture necessarie. Anche la stessa definizione del dicastero, se mi consente il ministro, risente di questa visione distorta da riportare nel giusto alveo. Il Ministero è dei trasporti e delle infrastrutture. Si mettano a sistema le diverse modalità; poi si individuino gli strumenti attraverso i quali attuare gli interventi. Un ministro dei trasporti, degli anni 90, oggi scomparso, il Sen. Carlo Bernini, docente di economia dei trasporti, mi evidenziava sempre questo percorso logico.

Partendo da queste considerazioni, mi permetto di evidenziare alcuni spunti di riflessione.

- E' noto che le inaugurazioni paghino più delle manutenzioni e noi italiani siamo portati più alle prime che alle seconde, anche se queste salvano vite umane e incrementano la sicurezza. Ma quello che secondo Confcommercio necessita con urgenza è la messa in sicurezza della rete stradale, focalizzando gli interventi sulla viabilità, anche minore, dove effettivamente insistono le principali criticità.
- Le aree urbane, dove si produce oltre il 70% della ricchezza nazionale, ma anche i 4/5 della mobilità, della congestione e dell'inquinamento, devono essere una assoluta priorità di intervento. Occorre puntare sui nodi infrastrutturali che integrano la viabilità primaria con quella secondaria. Confcommercio rilancia l'idea di un grande Patto per la mobilità urbana, che riunisca i diversi stakeholder, i portatori d'interesse, coloro senza il cui apporto un'impresa non è in grado di sopravvivere, in un programma organico di intervento, a sostegno dell'efficacia, dell'efficienza e della sostenibilità della mobilità delle città italiane. Un rilancio dei Piani Urbani della Mobilità,

Legge Quadro sui parcheggi, integrazione dei servizi concorrenza nel TPL; riforma del servizio di noleggio auto con conducente, innovazione ed efficientamento della Logistica Urbana: questi i giusti ingredienti per risolvere i problemi della mobilità prima che si traducano in inquinamento urbano. Non certo i filtri antiparticolato o i divieti di circolazione risolvono il problema.

- La *Governance* di un settore non può prescindere da avanzate forme di intesa e collaborazione con le Istituzioni regionali.

Se ci si sofferma sulla distanza media degli spostamenti di passeggeri e merci su gomma in Italia, emerge la centralità della dimensione regionale: nel 2011 oltre il 70% della merce in partenza dalle Regioni italiane ha avuto come destinazione la stessa regione di origine e circa l'80% delle tonnellate movimentate ha compiuto uno spostamento non superiore a 150 Km.

Conseguentemente, proprio sulla scala regionale si riverberano, prevalentemente, fenomeni quali la congestione, l'incidentalità e l'inquinamento.

D'altra parte, la modalità stradale per molte esigenze di trasporto di breve e medio raggio rappresenta una scelta obbligata.

Occorre, pertanto, pensare ad un intervento per la sostituzione dei veicoli più vecchi con motori nuovi o innovativi, per una efficace politica di riduzione dell'inquinamento e di una mobilità sicura. Ma occorre mutare il modo di pensare degli "euroburocrati". Non si può continuare ad immaginare di finanziare il differenziale del valore del mezzo che si sostituisce prendendo a riferimento il valore storico, si deve invece considerare quello di mercato al momento della sostituzione.

Un simile intervento dovrebbe essere accompagnato da un pacchetto organico di misure premianti, su tassa di possesso, pedaggi autostradali, regole di accesso

urbano che renda conveniente il rinnovo del parco.

- Da anni parliamo dell'Italia come della piattaforma logistica capace di essere il vero link tra Europa del Nord e Mediterraneo. Per questo aspettiamo una legge di riforma dei porti e se ad essa riuscissimo ad accompagnare anche quella degli interporti avremmo definito un giusto ancoraggio del Paese ai flussi internazionali.

- Nell'ultima legislatura abbiamo deciso di non presentare emendamenti alla legge di riforma dei porti, approvata all'unanimità dalla Commissione competente del Senato, pur di vederla rapidamente approvata, così, purtroppo, non è stato. Confcommercio la sostiene ancora perché non possiamo perdere altro tempo.

Vogliamo però ribadire con forza che il sistema portuale italiano ha normative inadeguate lontano dall'efficienza economica che ci viene chiesta dal mercato dei servizi per essere competitiva. In Italia sono istituite 24 Autorità portuali, che forse potrebbero essere accorpate. Quello che è più importante è la individuazione di fronti portuali definiti in relazione anche ai ruoli che i sistemi portuali devono esercitare. Non possiamo continuare con la logica di "voler fare tutto con risorse pubbliche". Individuiamo alcuni porti di accoglienza e lavoriamo su questi. Evitiamo che significative risorse pubbliche vengano destinate a realizzare singoli interventi "faraonici" al di fuori di qualsiasi quadro organico di sistema. Il riferimento alla piattaforma offshore nell'alto Adriatico è puramente voluto.

Agiamo sul sistema doganale nella sua completezza di servizi offerti che opera con tempi biblici rispetto a quello di porti come Rotterdam, Amburgo o Amsterdam.

Lo sportello unico doganale resta ancora un esperimento, e nel frattempo gli operatori preferiscono far arrivare le merci al nord per poi farle rientrare in Italia.

Un occhio attento bisognerebbe anche lanciarlo alla frenetica attività dei porti del NordAfrica nel loro processo evolutivo.

Il governo dei tecnici ha pensato bene invece di bloccare l'opera europea che, rispondendo a un preciso disegno trasportistico e geo-economico, guardava alla sponda sud del *Mare Nostrum* e interessava la nostra economia.

Il Ponte sullo Stretto di Messina non solo avrebbe realizzato un collegamento per sei milioni di cittadini europei con una infrastruttura fissa, ma puntava a rendere più competitiva l'economia continentale, realizzando la piattaforma logistica più avanzata nel Mediterraneo.

Non è stato bloccato per il costo eccessivo; finanziamenti europei erano disponibili, e ve ne erano anche provenienti da Paesi extra Ue. La scelta del Ponte, inserito nel corridoio Berlino Palermo insieme alle altre priorità delle reti Ten (quattro interessavano il nostro Paese) era stata il frutto dell'intensa e proficua collaborazione sulla politica dei trasporti del Ministro Pietro Lunardi con il Commissario ai trasporti Loyola de Palacio. La decisione di Monti, un errore che rischia di costare più di 900 milioni di euro in penali, farà perdere opportunità di lavoro e ci escluderà dalla possibilità di competere con i porti di accoglienza, che i paesi del nord Africa stanno invece realizzando.

- Non solo cemento, ma anche nuove tecnologie: oltre alle infrastrutture classiche, nuove opportunità di efficienza per il settore potranno emergere grazie alle infrastrutture tecnologiche ed i relativi servizi. Positivo, dunque, il Decreto del Ministero dei Trasporti recante le linee d'indirizzo per la diffusione

dei sistemi di trasporto intelligente (ITS) in Italia: le tecnologie dovranno essere aperte e interoperabili, per essere di supporto e non di peso all'esercizio delle attività di trasporto. Noi condividiamo che si realizzino piattaforme integrate telematiche ai fini della sicurezza, partendo proprio dalla necessaria tracciabilità sui rifiuti, che deve essere estesa sin dall'inizio ai vettori esteri, e deve essere anche funzionale per i servizi alle imprese. La cabina di un Tir però non può divenire una astronave. Ecco perché la scelta di una piattaforma coordinata dal Dipartimento trasporti ci convince.

- Un ruolo altrettanto positivo potrà essere svolto dalla operatività dell'Autorità dei Trasporti chiamata a svolgere un compito particolarmente strategico e delicato in quei comparti ancora lontani da assetti concorrenziali e da mercati realmente contendibili, quali il TPL e il trasporto ferroviario.

A questo proposito, nel rispetto del criterio della "reciprocità" delle condizioni, per non penalizzare le imprese nazionali nei confronti dei competitors europei (esemplare il caso delle ferrovie in Francia), un rafforzamento delle dinamiche concorrenziali gioverebbe al trasporto ferroviario e all'intero sistema dei trasporti e della logistica del Paese.

- Per l'autotrasporto la strada da percorrere è molto chiara e definita. Vogliamo aziende efficienti, capaci di reggere la sfida competitiva internazionale. Vogliamo allo stesso tempo un mercato che si comporti allo stesso modo nei confronti degli operatori interni e quelli internazionali, rispetto alle disposizioni sulla sicurezza sociale e della circolazione, ripartendo dai principi, da tutti condivisi, presenti nella legge n. 32 del 2005. Siamo pronti, come sempre, a confrontarci su tutto, purchè rimanga ben saldo

l'irrinunciabile principio sulla responsabilità condivisa e solo dopo averne definito certezze e realizzato un sistema di controlli dedicati sui mezzi pesanti, da affidare all'Albo, oggi direzione del Dipartimento trasporti. Il tema, signor Ministro, è molto dibattuto. Lei verrà accerchiato da chi vuole continuare a sfruttare il più debole scaricando sulla collettività le conseguenze in termini di sicurezza. Per questo Le si chiederà di rendere inefficaci le regole, eliminando il sistema introdotto dal governo di centro destra e condiviso anche dai partiti di opposizione. Le diranno che si tratta di tariffe a favore dell'autotrasporto e che non hanno alcun impatto sulla sicurezza degli utenti della strada. Innanzitutto, come sa benissimo uno studente al primo anno di economia, i costi non sono tariffe; in secondo luogo, come sostiene l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, riducono la competitività del tutto strada rispetto alla ferrovia, ma soprattutto, come dimostrano i dati diffusi una settimana fa dal servizio di polizia stradale e dall'Arma dei carabinieri generano maggior sicurezza per i cittadini (nel 2012 sul 2011 i decessi che vedono il coinvolgimento dei mezzi pesanti sono diminuiti ancora del 8,3% e del 12,3% nelle persone ferite). Chi dunque sostiene che le norme sono frutto del ricatto di una categoria forte e non a salvaguardia dell'incolumità dei cittadini, mente sapendo di mentire.

Signor Ministro non creda ai venditori di fumo, altri Paesi, gli ultimi in ordine di tempo Francia, Finlandia e lo stesso Parlamento europeo, stanno prendendo coscienza della necessità di intervenire con un sistema di regole e di controlli sul trasporto pesante. In Germania, dove si realizzano un milione e duecentomila controlli sui mezzi pesanti è sorto un settore, (*fern, schnell, gut*) sicuro, rapido e buono, perché da competitività al Paese.

Regole, controlli mirati e investimenti nella formazione, su questo si deve puntare.

Occorrerà anche rafforzare il rapporto con le ferrovie e con il mare e sull'integrazione possibile da incentivare attraverso una politica dei trasporti adeguata. Il tempo degli incentivi a pioggia sta passando. Si dovrà agire confermando almeno quelli autorizzati dagli organismi comunitari e finalizzando i restanti alla crescita, alla sicurezza, alla qualità e allo sviluppo del trasporto combinato. Per questo la stucchevole contrapposizione gomma rotaia va superata. Occorre introdurre una logica premiale per ridefinire un sistema di mobilità efficiente e sostenibile che supporti l'utilizzo della gomma nel medio raggio e favorisca l'integrazione nelle lunghe distanze con la ferrovia oltre che con il mare.

Nella lingua cinese la parola crisi è composta da due caratteri: uno è il pericolo, l'altro l'opportunità; dobbiamo trasformare i trasporti da handicap per l'Italia a vantaggio competitivo. Ferro, mare, portualità, gomma aria, modalità da integrare e regole da applicare: Per questo ciò che necessita al Paese è un ministero dei trasporti, della logistica e delle Infrastrutture.

