

Infravia 2001
Trascrizioni

PRIMA GIORNATA

Tavola rotonda

Mercoledì 28 novembre 2001



Alessandro Arona

Moderatore, giornalista economico del Sole 24 Ore

L'obiettivo della Tavola rotonda è di entrare nel merito della politica delle infrastrutture, dando per scontato che è necessario, urgente e indispensabile realizzare e migliorare il sistema infrastrutturale italiano.

Questo punto è stato posto dal nuovo Governo come uno degli obiettivi centrali, fin dal primo giorno; il Ministero è stato rimproverato da alcuni soggetti di aver trascurato magari altre cose, ad esempio l'Ance rimprovera di dimenticarsi delle piccole opere o della politica urbana, ma sicuramente non si può negare che sia stata posta la priorità assoluta sulle infrastrutture.

Quindi vorrei cercare di entrare nel merito su quali opere andrebbero fatte, come e chi le deve fare, chi le deve pagare.

Stato della rete

Fra i diversi temi, alcuni già sollevati nelle sessioni del mattino, il primo riguarda la situazione della rete stradale esistente: la Siiv ha lanciato l'allarme sulla situazione della rete stradale italiana, soprattutto quella gestita dalle Province – la più estesa, con circa 120 mila chilometri, contro i 45 mila dell'Anas – che versa in stato di degrado; bisogna intervenire in maniera urgente e, inoltre, il decentramento alle Regioni rischia di aggravare la situazione; su questo avremo occasione di sentire sia l'assessore alle Opere pubbliche del Veneto, che è anche membro del gruppo di coordinamento fra le Regioni, sia Vincenzo Pozzi dell'Anas.

Quale politica per le infrastrutture

Un altro tema è: quale politica per le infrastrutture; si è parlato molto in questi giorni di Legge Obiettivo, di regole per semplificare la realizzazione delle opere, ed è in piena attività la contrattazione e il coordinamento con le Regioni per stilare la lista delle opere; chiederei all'on. Paolo Mammola di spiegarci meglio quali possono essere le strategie, la politica sulle infrastrutture, al di là della lista; la scorsa settimana sui giornali è apparsa una presa di posizione del Ministro dell'Ambiente, Matteoli, che ha lanciato un appello a realizzare più ferrovie e meno autostrade, quindi probabilmente su questo punto vi è ancora del dibattito all'interno del Governo.

Finanziamento delle opere

Un terzo tema importante è quello del finanziamento: quali e quante opere possono realmente essere realizzate in project financing, coinvolgendo il capitale privato; quali opere, con la loro gestione, possono ripagare l'investimento.

Si parla molto di project financing, però sappiamo che in Italia se ne è sempre fatto molto poco, quindi è una sfida, e non facile, anche perché, ormai, le società concessionarie sono soggetti privati, in molti casi quotati in borsa, che fanno investimenti solo se danno una redditività.

Massimo Giorgetti

Assessore alle Opere pubbliche della Regione Veneto

A nome mio personale, della Giunta regionale del Veneto e del Presidente Galan, vi esprimo il mio sincero benvenuto a Infravia. Sincero benvenuto perché ci aspettiamo molto, come Veneto, da questa occasione d'incontro, perché la nostra Regione attende da troppi anni una soluzione ai propri problemi infrastrutturali, viari, di trasporto, consapevoli che il blocco del Veneto significa anche blocco per il resto d'Italia.

Dal Veneto passano quelli che sono i corridoi internazionali più importanti e quindi non è solamente un problema di viabilità interna ma nazionale.

Avvio dei progetti principali

Grazie al cielo devo dire, con estrema soddisfazione, questa importanza comincia ad essere capita, perché quelli che erano i primi progetti di fattibilità, l'inizio del nostro lavoro – che per quanto ci riguarda è cominciato nel 1995, con la prima elezione della Giunta Galan – hanno trovato una precisa indicazione di soluzione nell'agosto 2001, con l'accordo fra Regione Veneto e il Governo su Alta Capacità ferroviaria, Passante di Mestre, Pedemontana, Romea Commerciale (il cui accordo per il progetto esecutivo è stato firmato proprio ieri, 27 novembre 2001, fra la Regione Veneto, l'Emilia Romagna e le altre Regioni coinvolte).

Si tratta di infrastrutture fondamentali perché ogni giorno, nel triangolo Venezia-Padova-Treviso si muovono quasi 2 milioni di persone (circa 1.700.000).

Quindi estrema soddisfazione, ma anche grande preoccupazione, perché purtroppo di questi temi se ne parla da fin troppo tempo, e la realizzazione non si vede.

Su questo punto fa ben sperare sia l'impostazione che sta dando il governo con la propria "legge obiettivo", sia l'applicazione della modifica dell'articolo 117 della Costituzione, perché credo che il trasferimento alle Regioni della piena competenza sui lavori pubblici, nel rispetto delle Direttive europee, possa dare una grande mano a risolvere i blocchi che abbiamo trovato in questo periodo, blocchi che sicuramente, per le grandi infrastrutture, dovranno essere risolti a livello nazionale.

Inutile citare i soliti esempi dell'ultimo comune che blocca una struttura d'importanza internazionale.

Il nodo della manutenzione

Per riprendere un comunicato stampa che ho visto ieri [Comunicato Siiv, inviato dalla Segreteria di Infravia, ndr], dove giustamente qualcuno sollevava preoccupazioni sulla reale capacità di manutenzione e di mantenimento della struttura viaria regionale – anche dopo il passaggio di gran parte della rete Anas alle Regioni – devo dire che se sono collegate alla modifica dell'articolo 117, grandi preoccupazioni non ne vedo; possiamo solo migliorare.

Come Regione Veneto abbiamo costituito, per la gestione, una apposita società che coinvolge gli Enti locali, le Province, la Regione, le concessionarie autostradali, tutti coloro che hanno già la capacità progettuale tecnica ed economica, e ne sono anche i diretti beneficiari per quanto riguarda le competenze e le attività di progettazione, costruzione, manutenzione di tutte le nostre reti viarie regionali; confidiamo che questa società possa dare ottimi risultati in termini di efficienza ed economicità.

Nuove normative

Questo si aggiunge, ripeto, alla nuova legge regionale sui lavori pubblici che venerdì 30 novembre sarà adottata dalla Giunta regionale del Veneto.

Senza andare a stravolgere la Merloni, perché ci rendiamo conto che le aziende costruttrici non possono pensare di andare a lavorare in 20 Regioni con 20 procedure e normative completamente diverse, ci rendiamo conto che le grandi imprese possono e devono trovare dai lavori pubblici delle Regioni la linfa vitale per proiettarsi verso i nuovi scenari, che sono sicuramente internazionali, sicuramente all'Est europeo, per riprendere un ruolo che nel tempo hanno perso, però questa nuova legge permette di risolvere rapidamente quelli che erano i blocchi che impedivano di dare una risposta agli utenti, ai cittadini, in termini di sicurezza, di efficienza, di qualità dell'intervento.

La nuova legge regionale

Cosa dice la legge regionale? Noi riconosciamo un'unica soglia, che è quella europea: con opere da 300 mila euro (600 milioni di lire), si va in affidamento diretto, non è possibile che un sindaco, una Provincia, una pubblica amministrazione, per affidare 600 milioni di lavori debba fare tutta la procedura prevista dalla Merloni; fino a 3 miliardi di lire si va in licitazione semplificata, elenco delle imprese, e avanti con tutta una serie di possibilità di deroghe e di interventi per quelle che sono opere specifiche; la necessità di fare alcuni interventi in determinati periodi dell'anno, chi è disponibile venga.

È l'assunzione di responsabilità da parte dei pubblici amministratori, che è conseguente anche del nuovo sistema elettorale varato nel nostro Paese: un sindaco, un presidente di Provincia, al presidente di una società pubblica, un presidente di Regione, devono poter fare, rispondendo evidentemente in prima persona di eventuali distorsioni di un sistema che contiene sicuramente un minimo di discrezionalità.

Sono però convinto che le distorsioni che possono esserci sono sicuramente inferiori ai drammi che viviamo; con l'Anas abbiamo vissuto sulla Transpolesana un dramma infinito, che era risolvibile se avessimo avuto questa possibilità d'intervento data dalla modifica della legge, che è possibile oggi in base alla modifica della Costituzione.

Quindi non vogliamo togliere competenze al Governo, la Merloni è per noi una legge di principi generali, ciò che va bene per noi rimane, abbiamo però la possibilità di sbloccare la situazione, intendiamo farla per primi, nel Veneto, proprio perché crediamo che intervenire in questa parte del Paese risolva tanti problemi che riguardano tutta l'Italia.

Vi auguro naturalmente un buon lavoro, sapendo che migliore sarà la sua qualità forse qualche problema in meno avremo anche noi politici, perché avremo delle soluzioni confezionate da valenti tecnici, studiosi e operatori del settore.

Alessandro Arona

Devo dire che più che un saluto è stato un vero intervento, e dal punto di vista giornalistico ci ha dato una notizia sicuramente importante: se venerdì adottate questo disegno di legge credo che il Veneto sia la prima Regione che sfrutta subito la nuova modifica dell'articolo 117 della Costituzione, varando appunto una legge quadro sui lavori pubblici.

Volevo anzi sfruttare ciò che ha detto per chiederle subito qualche precisazione:

– secondo la Regione Veneto (ma credo che il tema sarà all'ordine del giorno domani [29 novembre 2001], nella cabina di regia Stato-Regioni) quale dovrà essere l'ambito di applicazione della Legge Obiettivo, quindi della legge nazionale sulle opere strategiche, fino a dove si deve estendere e dove invece si deve fermare e diventare una competenza regionale?

– la legge quadro che approverete venerdì si applicherà a tutte le opere pubbliche che si realizzano sul territorio del Veneto o solo a quelle finanziate con il contributo della Regione Veneto? se l'Anas fa un appalto nella vostra Regione deve applicare questa legge?

Massimo Giorgetti

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, secondo noi il Governo deve fare uno sforzo per inserire e modificare la Merloni, soprattutto nell'ottica della garanzia della concorrenza e del rispetto di alcuni principi fondamentali.

La nostra legge non è una nuova Merloni regionale, si limita a inserirsi in quegli aspetti della Merloni che comportano dei blocchi, rispetto anche ad alcune nostre specificità, quindi le soglie, i livelli di progettazione (sette ci sembrano assolutamente eccessivi e fuori luogo), le soglie di affidamento di incarichi professionali (la nota problematica sugli studi d'ingegneria piuttosto che professionisti) ecc.

Inoltre mira a qualificare anche la committenza: nella nostra legge – cosa a cui nessuno ha ancora pensato, perché tutti pensano alle aziende – prevediamo di qualificare tutti quegli enti pubblici che poi devono gestire gli appalti, ed è un grande problema, ma va risolto per accelerare la capacità di spesa.

Principio di sussidiarietà

In questa prima fase ci siamo comunque limitati negli interventi, proprio perché riteniamo che la Legge Obiettivo abbia un suo significato e riconosciamo che il Governo possa giustamente dire la sua per quelle che sono opere strategiche; quindi non riteniamo sostituirci, intendiamo però risolvere da subito gli errori fatti nella prima stesura della Merloni; non si tratta di una contestazione, o di una rincorsa di competenze, al contrario, è proprio il principio della sussidiarietà cercare di fare un po' meglio e di migliorare quello che forse non è stato fatto nel miglior modo possibile.

Ambiti di applicazione

Quanto all'estensione, per noi la legge si applica a tutte le opere di interesse regionale, cioè quelle che rientrano nella programmazione regionale o sono finanziate dalla Regione; quindi il capitolo Anas è stralciato, ma il suo ambito rimane limitato, perché le strade rimaste all'Ente sono poche.

Superare la Merloni ter

C'è un preciso impegno da parte del Governo a modificare comunque la Merloni, quindi i problemi di gestione di altri tipi di infrastrutture va bene che in questa fase se li sbrighi il Governo, anche perché c'è una precisa scelta politica, dietro questa legge: molto spesso si guarda solo alle grandi opere, mentre tutti i giorni, in tutta Italia, ci sono piccoli e grandi drammi per i cittadini, che subiscono incidenti o sono bloccati regolarmente sulla circonvallazione del loro comune, che non vedono fare le ma-

nutrenzioni o le vedono fatte male, i cui problemi molto spesso non sono tecnici o ingegneristici ma legali, perché oggi, va detto con molta chiarezza, l'impressione è che sulle opere pubbliche lavorino molto di più gli avvocati che gli ingegneri.

Il nostro tentativo sarebbe invece di rimettere in moto le capacità tecniche e farle prevalere rispetto ad altri tipi di problemi. La posizione che porterò domani alla conferenza Stato-Regioni, che affronta proprio uno di questi problemi, è questa: per noi oggi la Merloni è una legge di principio, da cui desumiamo principi generali e all'interno di essi facciamo la nostra legge regionale.

Alessandro Arona

Quindi le opere sulle strade che sono rimaste Anas continuano ad essere soggette alla normativa nazionale, e anche le opere delle Ferrovie dello Stato, o delle Concessionarie autostradali? o è un problema ancora da esaminare?

Massimo Giorgetti

È una cosa su cui si può lavorare. Potrebbero essere di interesse regionale perché noi partecipiamo a quasi tutte le società autostradali presenti nella nostra Regione.

Alessandro Arona

Quindi l'elemento discriminante è il carattere dell'opera, se è d'interesse regionale o no, piuttosto che la natura dell'ente realizzatore?

Massimo Giorgetti

Con finanziamenti regionali o con la partecipazione della Regione; uno dei primi articoli definisce quali sono le opere d'interesse regionale, e sono quelle in cui ci sono capitali regionali, la partecipazione regionale o la programmazione regionale.

Alessandro Arona

Invece, sull'altro punto, cioè la gestione della rete trasferita, lei è tranquillo? Diceva che avete gli strumenti per farne un'opportunità, secondo l'obiettivo iniziale di questo decentramento, che era quello di migliorare la gestione delle strade, di riavvicinarla ai cittadini e creare un rapporto più diretto.

Massimo Giorgetti

Sono convinto che questo trasferimento e il tipo d'impostazione che ha dato la Regione – cioè la costituzione di una società che coinvolga tutti i soggetti che hanno un interesse su questa materia – sia una scelta strategica importante, poi evidentemente sono consapevole che tutti gli strumenti possono essere usati bene o usati male, questo poi sarà un problema della politica,

degli amministratori, di mostrare che lo strumento viene usato nel modo giusto.

Però rispetto al passato, e a quelli che possono essere i tempi, qualsiasi Governo, pur con tutta la buona volontà, non ha il vantaggio competitivo che può avere una legge regionale e un'agenzia regionale.

Alessandro Arona

Vorrei allargare il discorso della situazione della rete stradale esistente con il nuovo Commissario straordinario dell'Anas, Vincenzo Pozzi; ricordiamo che il decreto di nomina è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale solo una settimana fa; per ora è Commissario straordinario per tre mesi, prorogabile per altri tre, mi sembra che poi l'intenzione del Governo sia di trasformare la nomina in Presidente a tutti gli effetti.

Gestioni regionali

Si parlava della situazione della rete stradale, riprendendo lo studio Siiv e l'allarme lanciato dai tecnici questa mattina, ma anche le rassicurazioni che ci ha dato l'assessore regionale.

Ricordiamo che il Veneto, insieme al Piemonte, ha deciso di costituire un'Agenzia regionale, quindi un unico soggetto che prenda in carico tutta la rete stradale trasferita dall'Anas; in tutte le altre Regioni la scelta è stata quella di tenere in capo alla Regione la programmazione, cioè la decisione sulle opere da fare, e di decentrare la gestione effettiva alle Province, trasferendovi il personale Anas.

Molti osservatori dicono che la scelta di Piemonte e Veneto è stata la più lungimirante, perché crea una struttura unica che può essere un soggetto più forte e più efficiente, mentre la frammentazione alle Province, che nel breve periodo può essere la scelta migliore – perché fanno già questo lavoro e hanno già un'attività consolidata – però nel medio termine potrebbe essere controproducente.

Approccio Anas al decentramento

Chiederei quindi a Pozzi qual'è secondo lui la situazione della rete stradale esistente in Italia e come l'Anas affronta la situazione del passaggio alle Regioni, per evitare che sia un rischio?

Costruzione di nuove autostrade

L'altro grande tema, uno dei compiti dell'Anas, cioè quello del controllo delle società concessionarie, quindi la realizzazione di nuove autostrade: in quali casi può essere utilizzato il capitale privato? In quali casi queste opere si possono fare in project financing? Inoltre, come e in quali casi devono essere fatte gare europee di concessione e in quali altri invece, rispetto alla normativa europea, è possibile affidare direttamente ai concessionari esistenti il completamento della rete?

Vincenzo Pozzi

Commissario straordinario Anas

Cominciamo dalla prima domanda: la situazione della rete stradale Anas a seguito del decentramento; certo l'interlocutore è l'Anas, ma io proverei a girare la domanda a tutte le Regioni, cioè come hanno vissuto il momento del decentramento – e questi primi mesi di fruizione della nuova rete stradale – con la loro capacità gestionale e la loro organizzazione interna.

Molte Regioni hanno evidenziato delle difficoltà – parlo di Regioni e di Province – manifestando serie dubbi sulla possibilità di gestire la rete stradale che gli è stata ceduta, per diversi ordini di motivi, anche quello economico, chiaramente, che non è da trascurare.

Problema know how

A mio avviso l'aspetto più importante, che forse è stato trascurato, è quello che progettare, costruire, effettuare manutenzione ordinaria e straordinaria – immaginiamo anche interventi di somma urgenza a seguito di catastrofi naturali (frane, alluvioni o altro) – richiede un know how che non si può trasferire, non si può vendere; è qualcosa che un'azienda, l'Ente in questo caso, ha e possiede, in maniera forte e radicata; esistono professionalità "antiche" all'interno dell'Anas che obiettivamente è difficile ipotizzare possano essere messe in vendita.

Manutenzione e concetto di rete

Ascoltavo questa mattina l'intervento del prof. Carlo Benedetto, estremamente interessante; lui insisteva giustamente sul concetto rete, intesa in senso lato e come rete stradale Anas (o anche ex Anas), che oltre a servire chiaramente la viabilità primaria a livello locale e non solo, serve anche come rete di drenaggio per le grandi arterie autostradali, per alimentarle e smaltire il traffico della rete autostradale stessa.

Questo concetto è estremamente importante, e la rete va mantenuta perfettamente efficiente per svolgere la sua funzione, ripeto, sia locale che nazionale, perché è il momento di alimentazione della grande viabilità.

Se questa rete è incompleta, non organica, creerà senz'altro delle disfunzioni a tutto l'organismo Paese, intese come disfunzioni di traffico, di viabilità, ma anche di sicurezza dell'utente.

Immaginiamo una strada di cento chilometri suddivisa in dieci lotti sui quali singoli tecnici capaci debbano effettuare manutenzione, ristrutturazione, rifare il tappetino, affrontare l'usura: io decido di farlo drenante perché a mio avviso la piovosità della zona lo giustifica; un altro, in base ad altri parametri, decide che non è necessario, un altro ancora ritiene invece che è ancora necessario e così via; l'utente si ritroverà, sullo stesso tratto stradale, con dieci situazioni differenti per quanto riguarda il tappetino, o le barriere di sicurezza (io le preferisco in acciaio, un altro in cemento ecc.), quindi una discontinuità che a mio avviso non è giusta e non possiamo permettercela.

Riassetto della rete trasferita

Sono state queste le considerazioni che hanno portato l'Anas a compiere una verifica funzionale della rete stradale residua al decentramento; da questo esame è scaturito che, per poter ottimizzare la rete rimasta in carico all'Ente, dovrebbe avvenire una restituzione all'Anas di circa 3.700 chilometri da parte delle singole Province e Regioni.

Ricordo i grandi numeri: da un patrimonio stradale di circa 44.300 chilometri l'Anas oggi è a 15.600; con una reimplementatione di circa 3.700 chilometri l'Anas potrebbe effettivamente avere la capacità di poter gestire, mantenere e assicurare comunque la sicurezza all'utente della rete che gli è rimasta.

Approccio alle nuove autostrade

La seconda domanda: nuove autostrade. In una recente intervista al Sole 24 Ore ho espresso quello che è il mio pensiero, ma non solo il mio, chiaramente, perché siamo davanti a una precisa scelta politica fatta dal Governo: dobbiamo rilanciare le grandi infrastrutture viarie, siano esse autostradali che stradali; il programma è molto nutrito, ci aspetta uno sforzo poderoso e momenti di grande impegno, ma anche di grande soddisfazione professionale, per tutti.

Le risorse però sono quelle che sono, esistono però delle risorse molto importanti che ancora oggi non sono state messe in campo: risorse dei privati, innanzitutto, e poi quelle della Comunità europea, dove continuiamo a versare fondi, utilizzati da altri, come per la metropolitana di Atene, che è stata pagata da noi e certamente ci farà piacere per quando andremo in vacanza, però sarebbe stato meglio se avessimo fatto qualcosa a casa nostra.

Come Anas abbiamo in corso la Salerno-Reggio Calabria, dove già lo Stato ha impegnato circa 2.350 miliardi di lire; proprio ieri abbiamo affrontato questo tema, perché a nostro avviso abbiamo diritto a richiedere fondi di pari importo dalla Comunità europea, da destinare non tanto al completamento, perché non sarebbero ancora sufficienti, ma al prolungamento dell'intervento di ristrutturazione.

Ruolo dei privati

I privati dovranno svolgere un ruolo molto importante, ma il Governo può richiedere il loro contributo solo garantendo certezza di tempi, di costi e di rientro di capitale; mi sembra che il Governo si stia muovendo sulla strada giusta, con la Legge Obiettivo e la rilettura della Merloni in questa direzione.

Un primo esempio lo stiamo vivendo in questi giorni: l'Anas, entro fine anno, pubblicherà il primo bando di finanza di progetto per la Brebemi, l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, per poter poi passare alle varie fasi di istruttoria di aggiudicazione a un soggetto privato, che si impegnerà quindi a progettare, costruire e gestire l'autostrada; in cambio questo soggetto, chiunque esso sia, dovrà sapere esattamente quanto spende, quanto tempo ci metterà a costruire ed entro quando riavrà i propri capitali.

Alessandro Arona

Un'osservazione sull'ultimo caso che ha citato, la Milano-Brescia: si potrebbe obiettare che quello è uno dei tratti più trafficati d'Italia, perché l'attuale A4 è satura, quindi è probabilmente una delle tratte in cui il rientro dell'investimento è più sicuro. È invece possibile coinvolgere i privati per tratte in altre aree del Paese?

Nel programma strategico della Società Autostrade viene presentata una mappa d'Italia dove si propongono una serie di opere per le quali si candidano a partecipare: la più a sud arriva a Latina; lei stesso, per la Salerno-Reggio ha affermato che si guarda ai fondi comunitari.

Il project financing è quindi limitato al nord?

Vincenzo Pozzi

Penso che il nodo sia sempre quello: il Paese, come logico, non ha risorse illimitate, mentre dobbiamo comunque cercare di trovare soluzioni per una rete viaria che è arretrata di almeno vent'anni rispetto al resto dell'Europa – per la mancanza di investimenti fatti negli anni passati – e ci porta oggi ad avere situazioni di estrema difficoltà, di congestione quasi perenne nei nodi nevralgici del Paese. Con questa limitazione di risorse, è necessario incentivare il privato a costruire laddove esiste una certezza di ritorno economico, mentre dove non può esserci un ritorno garantito deve subentrare lo Stato, per poter promuovere lo sviluppo sociale del quale sappiamo sono portatrici le reti stradali e autostradali.

Alessandro Arona

Allargherei il raggio della discussione alla politica delle infrastrutture, più che soltanto alle modalità attuative, quindi quali sono le aree del Paese dove la situazione è più critica, dove si deve intervenire e con che tipo di opere.

Coinvolgerei su questo tema sia Carlo Sinceri dell'Anfia che Luigi Sestieri dell'Anita.

Da dove si deve cominciare? Quali sono le opere prioritarie o le aree prioritarie del Paese in cui si deve intervenire? Quale dovrebbe essere inoltre la politica per le modalità di trasporto?

Carlo Sinceri

Presidente Associazione nazionale fra le industrie automobilistiche (Anfia)

Penso che a questo Tavolo e in questa sala ci sono probabilmente persone con una competenza superiore alla mia per definire quali sono le opere prioritarie, qualè il mix tra le grandi opere e le opere minori, d'altro canto sarebbe abbastanza qualunque dire che c'è tanto da fare, l'importante è partire e fare in fretta; vorrei invece soffermarmi sulla seconda parte della sua domanda, partendo da un aspetto che secondo me è molto importante, ed è emerso anche questa mattina: quello della tariffazione.

Credo che Infravia si caratterizzi proprio per essere giornate di dibattito, in cui affrontare evidentemente tutta la complessità del tema mobilità, non soltanto stradale, e il dibattito è tanto più efficace quanto più sgombro da luoghi comuni piuttosto che da millenarismi.

Riduzione delle emissioni

Ad esempio è un po' ingenuo scoprire oggi che il trasporto è fortemente dipendente dal petrolio, lo avevamo già scoperto circa cento anni fa, così come non è corretto parlare in termini allarmistici del CO₂ legato ai trasporti, perché i trasporti sono responsabili per circa il 20/22 per cento delle emissioni prodotte dall'uomo.

I costruttori europei, in virtù di un accordo volontario, stanno proseguendo un impegno assunto con l'Unione europea che porterà, entro il 2008, a ridurre del 25 per cento le emissioni; questo significa che il settore raggiungerebbe da solo, se ci riusciamo (e oggi stiamo perfettamente nei tempi previsti), la quasi totalità della riduzione globale richiesta dagli accordi di Kyoto.

Luoghi comuni sulla ripartizione modale

Sono assolutamente favorevole al potenziamento di porti e ferrovie, all'apertura delle autostrade del mare e allo sviluppo dell'intermodalità, ma quando si guarda alla ripartizione delle diverse modalità di trasporto – che oggi in Europa, vede un deciso sbilanciamento a favore della strada – si sostiene che per decenni la strada sia stata favorita; un convincimento presente

anche nel recente Libro Bianco della Commissione europea. Di fronte a queste affermazioni non posso nascondere la mia perplessità o, per meglio dire, il mio stupore, perché:

- siamo il Paese che 26 anni fa ha deciso di bloccare per legge lo sviluppo delle autostrade, e da allora a oggi la mobilità, sia passeggeri che merci, è aumentata tra 2 e 2,5 volte;
- nel 2001 il prelievo fiscale sull'autoveicolo arriverà a un nuovo record di quasi 135 mila miliardi (il 6 per cento del Pil, il 22 per cento di tutte le entrate tributarie) e mentre negli ultimi dieci anni la fiscalità generale in Italia è aumentata dal 40 per cento, quella relativa all'autoveicolo è aumentata del 69 per cento, oltre una volta e mezza in più;
- tutto questo è avvenuto non in anni in cui era necessario ripagare investimenti eccezionali, anzi, gli investimenti in opere pubbliche sono scesi in Italia all'1,5 per cento del Pil, tanto che siamo all'ultimo posto in Europa, dove la media è di 2,6;
- non si tratta nemmeno del problema dei costi esterni – stamani si diceva che è giusto far pagare secondo i costi esterni – perché per il trasporto su gomma sarebbe una buona notizia, in quanto i costi esterni della strada non raggiungono neppure la metà del prelievo fiscale.

Riequilibri penalizzanti

Quando sento parlare di favorire un nuovo mix, un nuovo equilibrio, francamente mi vengono i brividi, perché in assenza di alternative – ed è questo il problema – lo spostamento non significa favorire una modalità rispetto all'altra, significa soltanto penalizzazione.

Ho letto che il Ministro Lunardi, in una recente intervista, quantificava in ben 130 mila miliardi di lire l'anno le diseconomie generate dall'attuale carenza di infrastrutture; la cifra si lega a quanto affermato nel Libro Bianco Siiv, che quantifica in 35 mila miliardi di lire l'anno il valore economico delle sole ore perse per interruzioni del servizio stradale; quindi, attenzione a come si interviene, perché penalizzare ulteriormente il trasporto su strada significa penalizzare il sistema produttivo del Paese. Non tenere conto di questo, non affrontare il problema nei termini corretti, con il necessario realismo e pragmatismo significherebbe ritrovarsi vittime, non so quanto inconsapevoli, delle proprie illusioni.

Luigi Sestieri

Segretario Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici (Anita)

Anch'io mi astengo dal fare un elenco delle opere necessarie, se non per rimarcare la necessità, ormai più volte ripetuta, della Variante di Valico, del Passante di Mestre e dell'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, le tre piaghe dell'autotrasporto italiano.

Il problema del Monte Bianco

A queste oggi possiamo aggiungere per attualità il Monte Bianco, sperando che non lo aprano soltanto ai turisti per le vacanze natalizie, ma anche per il traffico pesante e possibilmente non a giorni alterni, se no – lo dico come Anita – preferisco che rimanga chiuso e avere la certezza di passare per il Fréjus, così posso organizzarmi: piuttosto di avere l'incertezza di un traffico alternato, con due canne di un tunnel a 300 chilometri l'una dall'altra, dove se non si arriva entro mezzanotte si rimane fermi per 24 ore, spingerebbe i conducenti a una gara contro il tempo, specie nell'ultima ora.

La turnazione è illogica, specie se si considera la reale pericolosità del traforo: sempre il Ministro Lunardi, in un'altra recente intervista, ha ricordato che prima dell'incidente del 1999, con i suoi 39 morti, nel traforo erano morte tre persone nei trent'anni precedenti, una per incidente stradale e gli altri due (addetti al traforo) per un incidente sul lavoro; la pericolosità del tunnel è quindi tutta da dimostrare, soprattutto dopo che è stato riprogettato e ristrutturato, con nuove misure di sicurezza.

Rispetto al senso unico alternato, nel caso di una sua adozione, abbiamo presentato al Governo uno studio nel quale si dimostra che tumi superiori alle tre ore sono già pericolosi: non si saprebbe dove ammassare i veicoli, considerando che il traffico è di sei veicoli al minuto (corrispondente alla capienza dichiarata del tunnel, cioè 600 veicoli l'ora, di cui 240 mezzi pesanti), in tre ore si accumulerebbero 8/900 veicoli pesanti e molte più autovetture; con turnazioni sotto le tre ore per senso di marcia si evitano rischi di gare contro il tempo e il camionista può lavorare con più tranquillità: se prevede di non raggiungere il tunnel in tempo utile compie eventualmente il riposo che deve fare per legge, o si ferma a mangiare ecc.

La fiscalità sull'autotrasporto

Tornando al tema centrale – cioè lo spostamento da una modalità all'altra – devo dire che sono pienamente d'accordo con il presidente Sinceri, perché si presenta come semplice penalizzazione del trasporto su gomma, mentre il problema è la tariffazione, la fiscalità, l'internalizzazione dei costi.

Il Libro Bianco UE, almeno da come viene esposto, dice che a fronte di un aumento del volume di merci trasportate in Europa bisogna cercare di mantenere, più che spostare, le attuali percentuali di ripartizione tra le diverse modalità; mantenere le percentuali significa che ogni modalità deve assorbire una parte di quell'aumento, quindi con una crescita in termini assoluti sia del trasporto stradale che di quello ferroviario e delle altre modalità, ma come ci si comporta con la tariffazione?, l'internalizzazione?, come si intende fare?

È vero che si può favorire una riduzione degli inquinanti, attraverso una tariffazione differenziata secondo l'inquinamento prodotto dai veicoli (motori Euro 1, 2, 3 ecc.), come scritto nel

Libro Bianco UE, ma perché l'Unione europea non consente al trasporto stradale che questa differenziazione possa ottenere anche degli incentivi? Se veramente si ha l'esigenza di raggiungere gli obiettivi di Kyoto, di ridurre l'impatto sull'ambiente ecc., perché è vietato dare incentivi?

Agevolare chi non inquina

Al convegno organizzato dall'Anfia presso la Confindustria, pochi mesi fa, ho avuto modo di ricordare al segretario aggiunto della DG Ten, D'Esteban, che l'Unione europea, con la legge sulla ristrutturazione dell'autotrasporto, ha consentito la sostituzione dei veicoli più vecchi con altri dotati di motori a standard più elevati di quelli imposti dalla normativa, ma con un contributo di sole 18 mila lire (un terzo del tasso d'interesse sul 30 per cento della differenza del prezzo di listino fra un Euro 3 e un Euro 2), su un camion che costa 250 milioni di lire.

Può una politica del genere sposarsi con gli obiettivi che si perseguono per abbattere l'inquinamento e aumentare la sicurezza, come appunto il rinnovamento del parco mezzi?

Rischi di un riequilibrio forzato

Io sono, come Anita, nella Consulta nazionale della sicurezza stradale, del Cnel, e lì ho proposto di dare incentivi, in termini di abbattimento dei pedaggi autostradali, con un sistema legato al veicolo che si ha: più è nuovo, quindi meno inquina (e più è sicuro), meno si paga sull'autostrada, incentivando così il ricambio dei veicoli, e attraverso essi la sicurezza.

Ma se tutto questo rimane sulla carta, e si punta invece a un trasferimento obbligatorio su ferro o su mare di quello che oggi va su strada, si ha una penalizzazione, non tanto dell'autotrasportatore, ma dell'economia, a causa di un aumento di costi del trasporto, così che quanto oggi costa 100 domani costerà 150, 200 ecc.; non dimentichiamoci che per noi le Alpi sono una barriera naturale verso 13 dei 14 stati dell'Unione europea, e le infrastrutture attraverso le Alpi non sono un problema dell'autotrasporto italiano, ma dell'economia italiana, di sviluppo economico della nazione.

Sicurezza e attività commerciali sostenibili

Un'ultima annotazione sul trasferimento dalla strada alla rotaia: questa mattina è stato detto che un conduttore ferroviario lavora 18 ore a settimana e che la velocità commerciale dei treni merci è di 18 chilometri l'ora, equivalenti a 324 chilometri a settimana per conduttore; forse meno della distanza percorsa dagli antichi Romani, sulla Salaria, con i carri che portavano il sale. Sono d'accordo con il Libro Bianco UE, con il fatto che bisogna controllare orari di guida, cronotachigrafo ecc.: è tutta sicurezza, bisogna farlo, però tenendo conto che bisogna mantenere livelli commerciali sostenibili; non si possono fare interventi in peggio, ma migliorare quello che va male, superare le inefficienze.

Alessandro Arona

Riguardo all'inefficienza del sistema ferroviario nel trasportare merci, fino a che punto dipende dalle carenze infrastrutturali del-

la rete ferroviaria e dove invece dalla gestione, cioè dalla necessità di liberalizzazione, di una maggiore concorrenza?, quale dei due fattori pesa di più oggi sull'inefficienza ferroviaria?

Luigi Sestieri

Il fatto che un conduttore di treni lavori 18 ore a settimana è dato sicuramente da regolamenti di sicurezza, ma anche da motivi sindacali, contrattuali; mi risulta che negli altri stati d'Europa non sia così; sicuramente lavorano di più i conduttori delle nuove compagnie ferroviarie che operano in concorrenza con le Ferrovie dello Stato, con concessioni per il trasporto merci.

Orario di lavoro

Un conducente di veicoli industriali oggi, in base alla normativa sul cronotachigrafo (quella sull'orario di lavoro non è ancora in vigore), può lavorare 63 ore la settimana, nella perfetta legalità e in modo elastico, lavorando eventualmente di più una settimana e recuperare nelle due settimane successive ecc. La proposta di direttiva dell'Unione europea attualmente in discussione vuole abbassare il limite a 48 ore, compresi gli straordinari.

Poi però si prevede una deroga ai lavoratori autonomi: io rappresento imprese quasi tutte strutturate, ma non siamo tutti sulla stessa strada, come dice la campagna sulla sicurezza che abbiamo varato insieme? Se il dipendente di una grossa impresa non può lavorare più di 48 ore la settimana, perché l'autonomo dovrebbe avere una deroga per tre anni? E in questi tre anni, il lavoro dipendente che fine fa? L'economia delle imprese strutturate dove va a finire?

Mi stupisco che queste domande non trovino una risposta in sede comunitaria.

Trasportatori dell'Europa dell'est

Tutto si può fare, comunque, però notiamo anche che dal 2003 i trasportatori dell'Unione avranno il cronotachigrafo elettronico, mentre un sistema simile non è applicato a quelli dei paesi dell'Est, che in base all'Accordo sui trasporti (Etr) devono tenere un registro, ma su carta, compilato da loro stessi, dove segnano manualmente i tempi di guida e di riposo; l'auto registrazione la dice lunga sull'affidabilità, come il fatto che la registrazione avviene nella lingua d'origine.

Quindi ben venga il cronotachigrafo elettronico, perché questo significa che il controllore, l'agente che fermerà il camion, potrà premere un bottone e verificare con certezza cosa ha fatto quel camion, ma solo per gli autotrasportatori dell'Unione, quando oggi la maggiore concorrenza (non del tutto corretta) arriva dai paesi dell'Est, dove hanno costi minori, il costo del lavoro è più basso ecc., e sono più competitivi rispetto a noi.

Alessandro Arona

Vorrei tornare al tema delle infrastrutture esistenti con l'ing. Patrizia Davanti, a cui chiederei qualè la situazione della manutenzione e comunque della rete autostradale esistente e cosa sta facendo la Società Autostrade per tenerla in efficienza e gestirla al meglio.

Patrizia Davanti

Responsabile Qualità di Autostrade Spa

Vi ringrazio e porgo innanzitutto i saluti dell'ing. Vito Gamberale, che non ha potuto partecipare; io sono qui a suo nome, ma non evidentemente posso sostenere la parte politica di questo intervento anche se, in accordo con quanto detto da Vincenzo Pozzi, confermo che l'atteggiamento del privato nei confronti delle nuove infrastrutture è che devono essere anche remunerative, oltre ad essere gestibili e fattibili.

Vantaggi del trasporto su strada

Il dottor Roberto Salvarani ha lasciato Infravia questo pomeriggio perché doveva prendere l'aereo per Bruxelles; se fosse venuto in auto e avesse preso l'autostrada – da viaggiatore door-to-door – poteva restare fino alla fine dei lavori ed essere comunque questa sera a destinazione.

Un'inchiesta di Autostrade Spa su un suo cliente, la prima di questo tipo realizzata quest'anno, ha dimostrato esattamente questo: che il cliente oggi vuole muoversi da casa a casa; non gli sta bene la ferrovia se non dà questo servizio; vuole andare dal posto di lavoro a dove ha la riunione, al massimo ci può andare in video conferenza, se proprio non può camminare, ma se può scegliere vuole essere portato fino là.

In realtà non dico niente di nuovo, ma questo significa una crescita del traffico, quale che sia: sicuramente merci, perché anche l'e-commerce porterà a una crescita del trasporto e della logistica, se si vuole assicurare che la merce arrivi, nei tempi voluti, al posto indicato (e in questo l'eliminazione dei magazzini, il time to market ha già dato una grossa spinta); ma anche nel trasporto passeggeri si avrà una spinta di questo tipo, noi questo lo vediamo tutti i giorni, ed è difficile in questa condizione poter mantenere un livello di servizio adeguato.

Ricordo di aver letto un intervento del presidente Clinton sul Transportation Act, dove si chiedeva perché le autostrade europee durano 40/50 anni e negli Usa sono ricostruite dopo 30 anni; in realtà quello che noi abbiamo speso e spendiamo in manutenzione è molto e fa parte del nostro patrimonio culturale, e non si ritrova in altri settori.

Integrazione delle reti

Al nostro interno si è avviato un importante dibattito su quale debba essere il livello del servizio autostradale nelle attuali condizioni, perché è difficile metterlo a fuoco quando si parla di arterie vicine alle città, divenute tangenziali: abbiamo messo porte telepass per l'uscita veloce dai caselli, ma poi tutto si rallenta nelle strade di adduzione, perché la viabilità urbana non smaltisce il traffico; l'integrazione nel territorio è quindi un parametro dal quale non si può prescindere.

Questo significa affrontare il tema degli standard comuni con gli Enti locali e l'Anas, perché non è pensabile che quando, ad esempio, si tiene una fiera importante a Bologna, tutta la zona subisca una paralisi: occorrerebbe certo una nuova porta, ma anche un parcheggio; questa è intermodalità, di cui noi ci facciamo comunque carico se vogliamo essere un gestore credibile. Oggi la cultura è a 360 gradi, lo è anche e soprattutto per il gestore autostradale, che si trova a dover scontare critiche, problemi di sicurezza, di viabilità dovuti non sempre alle sue capacità gestionali, ma perché è collocato in un territorio che interagisce con l'autostrada.

Integrazione fra gestori

Un secondo fattore importante è l'integrazione con gli altri gestori, così con Aiscat e gli altri gestori abbiamo fatto un accordo per l'interconnessione, ed eliminato le barriere; siamo l'unico paese in Europa e nel mondo che lo ha fatto: ancora oggi negli Usa, in Francia, ci sono le barriere, mentre i gestori italiani hanno messo a punto un'esazione centralizzata.

Oggi però occorre fare un passo avanti, non è più soltanto l'esazione, è proprio il livello di servizio che deve essere uniforme su tutte le autostrade, indipendentemente dal numero di gestori, così come lo deve essere sulla viabilità ordinaria; se così non è, non si può spiegare al cliente perché l'asfalto drenante è fatto per tratti discontinui (nella nostra indagine è emerso che il drenante è una delle specifiche più gradite dal cliente, tanto è vero che la nostra convenzione, nella forma di price cap, attribuisce un premio proprio alla sua presenza).

Integrazione delle informazioni

Un altro parametro è l'integrazione dell'informazione: se vogliamo gestire l'intermodalità occorre andare fino al porto d'arrivo, ma bisogna portare là anche l'informazione di chi sta arrivando, la tele prenotazione del container ecc.; allo stesso modo, occorrerebbe mettere a punto il tele check-in per gli aeroporti.

Integrazione della normativa

E poi è necessaria l'integrazione normativa, quello che sta facendo il Governo, ma anche nella parte locale, perché vi sono difficoltà nell'attribuzione, ad esempio, della manutenzione a enti specializzati: per noi non è ancora chiaro niente, i bandi in materia sono fatti in modo diverso da comune a comune.

Se pensiamo che il road pricing debba diventare una componente strutturale della nostra mobilità, è necessaria una sorta di standardizzazione normativa, oltre che quella tecnica; su questo crediamo di essere abbastanza avanti, perché tutto il problema della manutenzione programmata è stato affrontato proprio in un'ottica di standard di mantenimento del livello di servizio; crediamo che debba diventare anche una cultura dell'ente locale, e quindi anche un capitolo di spesa (nei loro bilanci è difficile ritrovare delle voci inerenti, ad esempio, alla manutenzione), ma se non lo è, se il comune non può spendere, se non trova delle forme di finanziamento, è chiaro che non potrà assolutamente assicurare il livello di servizio che noi oggi garantiamo ancora sulla rete autostradale.

Alessandro Arona

Darei ora la parola all'onorevole Mammola per un primo intervento, anche sulla base di alcuni spunti emersi.

In particolare quale filo conduttore terrà insieme la lista delle opere strategiche?, è ancora valido il Piano generale dei trasporti realizzato dal Governo di centro sinistra?, sembrerebbe che si stia pensando a un nuovo Piano, quindi quale sarà la sua filosofia, e quale rapporto tra strade e ferrovie?

Un altro spunto emerso è quello delle concessioni a società private di gestione ferroviaria; è in corso un primo esperimento sulla tratta tra Verona, Brennero e l'Austria, ci sono ancora delle tracce ferroviarie utilizzabili? Si può, con le infrastrutture esistenti, estendere questo esperimento e migliorare la concorrenza e l'efficienza sulla rete esistente?

On. Paolo Mammola

*Sottosegretario di Stato,
Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti*

Come sempre, quando bisogna intervenire dopo numerosi interventi, i temi che sono stati posti all'attenzione del dibattito darebbero origine a una serie di considerazioni che chiaramente non portano al risparmio del tempo, e quindi dobbiamo essere un po' più stringati.

Prendo spunto dalle ultime domande per fare alcune considerazioni veloci: cosa vuole fare il Governo rispetto alle infrastrutture; la scelta del Piano generale dei trasporti sulle modalità stradali, ferroviarie ecc.?

Capacità progettuali e di spesa

Credo che siamo innanzitutto figli di una cultura per la quale, per legge, non si è costruita un'autostrada, e quindi abbiamo un deficit infrastrutturale che è datato ormai a trent'anni.

D'altro lato siamo figli di una cultura nella quale è cominciato a passare il concetto che abbiamo troppo trasporto su gomma ed è necessario andare sulla ferrovia; però, è un dato inequivocabile, il 90 per cento della rete ferroviaria italiana risale all'Ottocento, ed è chiaro che, pur con tutti gli interventi di manutenzione, ammodernamento e quant'altro, è una rete chiaramente carente e non in grado di sopportare i livelli di traffico che oggi il sistema imporrebbe.

Oggi ereditiamo un'azienda ferroviaria che è stata, fino a poco tempo fa, operatore unico, monopolista sul mercato, con un'incapacità cronica di investire i fondi che lo Stato gli dava: ricordo con quale enfasi, e con una certa qual dose di ragione, negli anni scorsi l'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ing. Giancarlo Cimoli, diceva alla commissione Trasporti della Camera che "quest'anno siamo riusciti ad alzare il livello degli investimenti delle FS da 3 mila a 5 mila e poi a 6 mila, adesso, dopo quattro anni di gestione, siamo arrivati all'obiettivo di investire quasi 7 mila miliardi"; sì, ma dei 10/12 mila che erano stati messi a disposizione.

Questo per dire che in Italia molte volte non sono neanche mancate le potenzialità e le risorse, ma le capacità progettuali e la capacità di spesa da parte degli Enti.

È una cosa che noi vorremmo superare: credo che in questo il Commissario straordinario dell'Anas, l'ing. Vincenzo Pozzi, avrà il suo bel daffare; per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, abbiamo dato e stiamo cercando di dare tutti gli imput possibili e immaginabili perché il processo attivato dall'attuale management continui nel circolo virtuoso, e non più vizioso, e metta in grado le ferrovie di dare delle risposte al territorio: ad esempio stiamo ancora parlando del raddoppio della Palermo-Messina, ed è da trent'anni che i fondi sono stanziati.

Sviluppo di tutte le modalità

Dove vogliamo puntare? Il Governo ritiene che si debba viaggiare di pari passo su entrambi i livelli d'investimento: per sviluppare l'intermodalità non possiamo creare ulteriore squilibrio mettendo risorse a disposizione in maniera prioritaria per una modalità piuttosto che un'altra, qui abbiamo un sistema strozzato e abbiamo bisogno come il pane di strada ferrata e di autostrade.

Parimenti vogliamo incentivare, attivare tutti quei meccanismi che portino a una rapida soluzione di questo problema, spingendo ancora di più sulle ferrovie perché vadano avanti con il completamento dell'Alta capacità, integrato, in un'ottica del sistema a rete, da una retro portualità ai nostri porti, necessaria per il progetto delle autostrade del mare, perché dobbiamo portarli a diventare dei caselli, con il terminale dell'autostrada e della ferrovia direttamente nella banchina del porto.

Reti e centri intermodali per le merci

Per andare in questa direzione, se è vero che Genova e Trieste sono inevitabilmente i due porti hub dei corridoi tirrenico e adriatico, così come il sistema interportuale di Venezia, non è pensabile che non abbiano, nel più breve tempo possibile, l'accesso autostradale e ferroviario sulla banchina.

E non è pensabile che tutto questo non si colleghi a una logica di rete di un sistema di centri intermodali di scambio delle merci, e quindi in una rete di interporti distribuita in tutto il Paese.

Questo non con finanziamenti a pioggia dello Stato, per attivare 50 realtà e non portarne a termine nessuna; bisogna fare delle scelte precise: dovremo fare il terzo valico di Genova, perché è il binario necessario per il porto, ma poi ci sarà bisogno di creare anche l'area di interscambio modale per un asse ferroviario e autostradale, per un corridoio interessato dal cabotaggio marittimo, dal traffico ro-ro della portualità italiana.

Dovremo individuare le aree nelle quali sviluppare i centri intermodali di scambio su queste linee, e così dovrà essere fatto per il sistema veneto e friulano, dietro le realtà portuali.

Questi centri interportuali vanno poi collegati alla rete autostradale e ferroviaria, alle grandi reti di trasporto, ed ecco che diventa improcrastinabile la scelta di continuare con il progetto per l'Alta capacità, e portare il quadruplicamento veloce non solo tra Padova e Mestre ma da Milano a Trieste, Lubiana, Kiev.

Rete autostradale

Per le autostrade il discorso è un po' diverso, perché se il sistema ferroviario, la rete, è oggi legato alla finanza pubblica (e non potrà che rimanerle), per le gestioni delle tratte autostradali abbiamo un meccanismo – quello del project financing – già di per sé attivo oggi, con il sistema delle concessioni, laddove ci sono operatori sostanzialmente privati in grado di presentare piani finanziari d'investimento che individuano i progetti, anche a livello funzionale. Certe scelte non le dovrebbe fare il Governo, ma automaticamente gli operatori, con il mercato, perché credo che nessuno di loro si sognerebbe di costruire un'autostrada dove non c'è traffico, dove non può riscuotere pedaggi e quindi l'investimento non avrebbe ritorno; ma se non c'è traffico evidentemente non esiste nemmeno l'esigenza di un'ulteriore infrastruttura. Lo sforzo che noi dovremo fare è invece porre le condizioni perché certi meccanismi – finanza privata, oltre che dell'attivazione dei fondi comunitari – trovino un impianto di norme che diano certezze di tempi, di investimenti e di eventuale redditività del sistema.

Il Piano generale dei trasporti

La funzione dello Stato non dovrebbe essere più tanto quella di regolatore, non mi piace molto il termine di pianificazione, di "Piano generale dei trasporti"; il suo compito è quello di programmare, di orientare grandi scelte strategiche.

Il Piano generale dei trasporti, nella sua accezione evoca progettazione, pianificazione dall'alto, e molte volte sottende a logiche diverse da quelle del mercato, delle esigenze reali del Paese, per dare spazio, ad esempio, a istanze di autonomie locali che si attivano per non perdere il treno dell'investimento pubblico, della possibilità di accesso al denaro dei contribuenti; va da sé che il primo motore dell'economia è l'opera pubblica, in un paese che funziona l'imprenditoria privata fa il suo mestiere, ma lo Stato diventa il primo operatore nella misura in cui ha la capacità di investire e fare opere pubbliche.

Non mi piace quindi la filosofia del Piano generale dei trasporti, preferirei parlare di un Piano nazionale della logistica, che affidi allo Stato un compito di programmazione delle grandi direttrici, dei grandi corridoi di traffico, di dove realizzare l'intermodalità che è, all'interno di un sistema produttivo ed economico, l'unico valore aggiunto portato dal trasporto all'interno di una comunità.

Importanza della logistica

Fino a oggi il trasporto delle merci è stato erroneamente considerato come una sorta di servizio all'industria, ma staccato, a sé stante; oggi è invece un fattore della produzione, anche a livello di costo del prodotto finito: non più come una componente esterna al processo produttivo, ma parte strettamente integrata e integrante.

Di conseguenza lo Stato, la Pubblica amministrazione, non lo deve più considerare come un comparto, un settore da veicolare, da guidare: purtroppo per alcuni operatori – che a questo non sono preparati – andremo avanti con le logiche del mercato, non più con quelle del protezionismo di categoria, dell'aiuto, del sostegno.

Lo Stato dovrebbe avere il compito di creare le condizioni all'interno delle quali, sia da un punto normativo che infrastrutturale, all'interno del processo produttivo delle merci, anche l'autotrasporto trovi le risposte che la Pubblica amministrazione deve dare al sistema Paese per farlo funzionare.

Alessandro Arona

Darei ora nuovamente la parola all'ing. Vincenzo Pozzi, facendo riferimento a quanto riportato questa mattina da Roberto Salvarani, alto dirigente della Direzione generale Trasporti della Commissione europea.

Una considerazione abbastanza dirompente, che riguarda una riflessione attualmente in corso nella Commissione europea, cioè che in molte autostrade dell'Unione esiste un "eccesso di ricavi" da parte delle società concessionarie, con opere che hanno ormai concluso il ciclo di ammortamento ma mantengono ancora le tariffe originarie, programmate appunto per ripagare l'investimento.

In sostanza si dice che nel mondo delle Concessionarie vi sono risorse consistenti che invece di essere incamerate dai gestori potrebbero essere riutilizzate per nuovi investimenti nel settore.

Naturalmente il rappresentante dell'Aiscat, l'ing. Massimo Schintu, ha subito risposto che non è il caso dell'Italia, dove le convenzioni sono state ricontrattate con l'Anas, due anni fa, e i livelli tariffari sono tali da garantire la gestione negli anni previsti. Come vede la situazione il Commissario straordinario dell'Ente nazionale strade?

Vincenzo Pozzi

Commissario straordinario Anas

La risposta dell'ing. Schintu mi sembra valida, perché appunto le convenzioni sono state rinegoziate e rivisti i Piani finanziari – comprendenti sia gli investimenti sia le opere da eseguire – portando a un equilibrio finanziario che è chiaramente alla base di queste valutazioni, e i ricavi trovavano rispondenza nelle previsioni di spesa, per migliorare e mantenere la rete.

Il problema del Monte Bianco

Volevo però riprendere il tema Monte Bianco: per la sua riapertura sono stati spesi 600 miliardi di lire, portando a nuovi standard di sicurezza, senz'altro più elevati rispetto ad altri trafori in termini migliorativi degli impianti, dell'organizzazione, della struttura, dell'impiantistica; ma oggi, dopo l'incidente del San Gottardo, causato da un conducente che forse aveva bevuto un po' troppo, sulla spinta emotiva è nata un'ulteriore limitazione, con l'ipotesi del senso unico alternato.

Avendo vissuto da vicino la vicenda, come Direttore del Geie e poi Responsabile tecnico comune italo-francese, posso affermare che i nostri colleghi francesi hanno sempre giocato in termini molto chiari e forti, di squadra, per ostacolare la riapertura del traforo – lo dico chiaramente e me ne assumo la responsabilità – perché è vero che su 14 paesi europei, 13 hanno libero accesso fra di loro, mentre noi abbiamo le Alpi, che dobbiamo oltrepassare per venderci sui loro mercati; ai francesi fa molto comodo che questa vendita sia ostacolata.

Quello che oggi si ripropone sulla riapertura, il senso unico alternato, è comunque penalizzante per noi, e l'ideale sarebbe invece costruire un secondo traforo; per ora stiamo cercando di ottenere soluzioni che non fissino orari, ma lascino al gestore del traforo – Bianco e Fréjus – la facoltà di decidere come rispettare la scelta del senso unico alternato, in funzione della domanda di traffico, perché ha la responsabilità civile e penale sull'esercizio dell'infrastruttura.

Qualità delle infrastrutture

L'on. Mammola è stato estremamente chiaro parlando della necessità, per i privati, di avere certezze sulla remunerazione del capitale, sui tempi, sui costi. Sono assolutamente d'accordo.

Come Anas continueremo a svolgere il nostro ruolo di supervisione e controllo sulle Concessionarie.

Come Ente nazionale, nel decidere sui nostri interventi da portare avanti (chiaramente insieme al Governo), nel rapporto costo-beneficio riteniamo che, rispetto ai privati, vada inserito qualche altro parametro in più, e cioè la quantificazione dello sviluppo sociale portato dall'infrastruttura.

Alessandro Arona

A Luigi Sestieri volevo chiedere un'opinione sul tema dell'intermodalità, degli interporti: se ne è parlato poco, anche negli incontri tra i presidenti delle Regioni e il Ministro Lunardi, poi sono emerse una serie di opere candidate a entrare nella lista di quelle prioritarie, in pochissimi casi si è parlato di interporti. Sono importanti? va ricordato a Regioni e Ministro che queste opere vanno fatte? oppure no?

Luigi Sestieri

Segretario Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici (Anita)

Sicuramente gli interporti sono importanti. Siamo a Verona che è un modello da questo punto di vista, perché il Centro intermodale Quadrante Europa è ormai sperimentato come uno dei migliori interporti esistenti in Europa e in Italia. Però siamo sempre legati all'intermodalità: l'interporto è bello quanto è tale, perché altrimenti diventa un autoporto e quindi una specie di grande parcheggio, dove si compiono operazioni diverse dall'intermodalità. L'interporto ha un senso se è inserito in una rete di trasporti e dove ci sono i flussi di traffico, è inutile costruire un interporto dove non c'è intermodalità, per questo è necessario rivedere la pleora di interporti degli anni passati, assolutamente spropositata rispetto alle potenzialità dell'intermodalità: vanno ridotti, dimensionati opportunamente e realizzati dove esiste effettivamente un flusso di traffico che ne giustifichi la realizzazione, e quindi l'investimento.

Aree di sosta autostradali

Il discorso su interporti e autoporti mi porta – riprendendo quanto diceva l'ing. Patrizia Davanti – alle aree attrezzate, alle aree di sosta in autostrada. Il Libro Bianco UE propone di dare la responsabilità ai proprietari dei veicoli per le condotte irregolari, per le infrazioni commesse dai conducenti; va bene, però è necessario un sistema di aree attrezzate che consenta di rispettare le regole, mentre è difficile quando non ho dove fermarmi in maniera conveniente, e non semplici spazi di sosta. Sono necessarie delle aree di sosta attrezzate, dove i conducenti possano scendere dai loro mezzi senza il timore di furti, possano anche farsi una doccia ecc.

Per regolamento sociale un conducente dovrebbe riposarsi 11 ore ininterrottamente: dove lo fa oggi? semplicemente non lo fa, perché spesso non ha dove farlo. Domani [29 novembre 2001, ndr] abbiamo un incontro con l'on. Mammola e il presidente dell'Inail, Biglia (l'Inail è uno dei partner del progetto sicurezza fatto con l'albo dei trasportatori), con il quale stiamo sviluppando un progetto di "manutenzione" non solo dei veicoli ma anche dei conducenti, con check-up periodici sulla salute dei lavoratori, che dovrebbero ridurre l'infortunistica, e piani programmati sulla manutenzione dei veicoli, per aumentare la sicurezza del veicolo stesso. Tutte cose valide, ma se poi non diamo ai conducenti la possibilità di fermarsi per rispettare le norme sulla sicurezza, allora abbiamo fatto solo metà del necessario.

Patrizia Davanti

Sono d'accordo, però non si può approfittare delle mie confidenze: quest'anno abbiamo fatto un'indagine sul cliente, che ha dato un voto ai nostri servizi in termini di sicurezza, com-

fort, viabilità, fluidità (questo fa parte della presentazione del progetto qualità che farò nella terza giornata di Infravia).

Chi ci ha trattato peggio? I camionisti. Perché? Perché sostengono che sulle aree di servizio il confort è sopra la sufficienza, ma nulla più; quindi, dato che noi miriamo all'eccellenza – questa è l'impostazione dell'amministratore delegato – abbiamo avuto una votazione più bassa.

Sulle aree di servizio sapevamo già di non avere un livello di eccellenza perché, da sempre, sono generalmente affidate in concessione alle aziende petrolifere, che a loro volta hanno dato in sub concessione i servizi di ristoro. Fra questi sub concessionari è divenuto preminente Autogrill, di proprietà dello stesso soggetto privato che da alcuni anni ha acquisito il controllo di Autostrade Spa.

Nuove soluzioni per le aree di servizio

Di fatto, in questa fase abbiamo poche leve per poter "obbligare" il gestore a mantenere uno standard di qualità specifico, o a realizzare di nuovi; ma nei prossimi anni tutto questo sarà fatto, perché abbiamo in corso un progetto di sviluppo per il confort delle aree di servizio, che si attiverà non appena rinnoveremo le concessioni, perché è chiaro che imponendo uno standard di qualità si potrà obbligare i nostri interlocutori a mantenere solo se esiste una penale, una leva contrattuale ecc.

Indipendentemente da questo, stiamo avviando un gruppo di lavoro teso proprio a rivedere gli standard delle aree di servizio, perché in fondo anche le compagnie petrolifere sono interessate ai loro clienti; così stiamo facendo insieme una valutazione di standard, che attiveremo in tempi brevi, mirati essenzialmente alla sicurezza – intesa come security – per la parte parcheggi, e per la parte pulizia, che mostra una serie di indicatori deficitari.

La parte che interessa maggiormente i conducenti di mezzi pesanti, cioè spazi per le docce e i parcheggi protetti, necessita di interventi e investimenti più articolati e a lungo termine. Però mi chiedo perché vogliono parcheggiare davanti al ristorante?, perché sono vuoti i parcheggi posteriori, anche quando c'è spazio? Perché il camion lo vogliono vedere – giustamente probabilmente – però non possiamo arretrare i ristoranti per fare tutti i parcheggi davanti; quindi, in questa fase, bisogna che si accontentino di quello che hanno.

Alessandro Arona

Al dott. Carlo Sinceri volevo chiedere, visto che non è direttamente interessato al tema, se secondo voi per la realizzazione di nuove tratte autostradali, al di là della normativa europea, è più efficiente ricorrere alle società concessionarie esistenti o lanciare gare europee e quindi stimolare competizione di progetti? Ci sono sicuramente due casi di cui si sta dibattendo in queste settimane: l'Asti-Cuneo e il Passante di Mestre, sul quale si dovranno prendere delle decisioni.

Carlo Sinceri

Presidente Associazione nazionale fra le industrie automobilistiche (Anfia)

Per me non è mai un problema di dimensione, l'importante è che ci sia una capacità di esprimere coerenza vera, che non sia né un monopolio di fatto né un monopolio nascosto; poi, se in Italia abbiamo la capacità di realizzare delle opere a costi competitivi, non mi interessa più di tanto cercare lo straniero, come invece sarebbe necessario se invece le competenze non ci fossero.

Penso che in Italia ci siano forze capaci di realizzare opere in termini competitivi, sia di tempi che di costi; non conoscendo la capacità di operatori stranieri, dico che probabilmente una soluzione italiana può essere anche percorribile; ad altri, con maggiori informazioni in proposito, stabilire se ho detto una stupidaggine oppure ho fatto centro.

Il nodo infrastrutturale

Nel mio intervento ho fatto presente l'inesistenza oggi di un'alternativa concreta alla strada; però, fermo restando che nel lungo periodo tutte le modalità di trasporto dovrebbero essere presenti in maniera più equilibrata e armonica, il problema è come ci si arriva da qui a 10 anni, il problema è di arrivarci vivi.

Il nuovo Governo dichiara di essere impegnato in un piano infrastrutturale importante e di volerlo realizzare in tempi brevi, ma i tempi brevi non sono mai tempo zero e, tenendo conto dell'attuale insufficienza delle infrastrutture e dello sviluppo previsto nei prossimi anni – circa il tre per cento l'anno della mobilità di passeggeri e di merci – significa che la situazione, almeno per qualche anno, rischia ulteriori degradi prima che le nuove infrastrutture comincino a invertire il trend.

Si pone quindi il problema di come ottimizzare l'esistente: rubando la battuta del Ministro Pietro Lunardi, forse non totalmente provocatoria: perché in autostrada non le usiamo tutte le corsie, visto che tutte quante sono state pagate e costano tutte quante la stessa cifra.

Soluzioni per ottimizzare l'esistente

In questo senso, qualche giorno fa ho letto di un emendamento alla Finanziaria che propone di dare contributi alle aziende che trasporteranno merci su ferrovia; va bene, perché non è penalizzare la strada e privilegia positivamente una modalità alternativa; avrei preferito anche – visto che parliamo di riequilibrio – vedere un'attenzione analoga per il trasporto pubblico locale. Abbiamo anche altre opportunità, una di queste si chiama telematica, dove una parte dell'investimento lo stanno facendo i costruttori di veicoli, i loro sistemisti e i clienti: con sistemi come il Conect dell'Alfa Romeo oggi i veicoli sono in grado di dialogare continuamente con il mondo esterno, ricevere informazioni (quindi non avventurarsi nella congestione), avere indicazioni per percorsi alternativi (quindi ridurre tempi), aumentare le velocità di esercizio, ridurre le congestioni, ridurre emissioni, incidenti, vittime ecc.; però anche se lo sviluppo della tecnologia accorcia i tempi e abbassa i costi, forse la sua applicazione diffusa non è di domani mattina; allora occorrerà trovare una serie di buone idee brillanti valide subito.

Un esempio potrebbe essere quanto emerso al recente convegno di Baveno, organizzato dal Sole 24 Ore e Iveco, dove si è parlato del maggior uso notturno del trasporto, eventualmente accompagnato da tariffe autostradali di favore. Se ci fossero altre buone idee così forse potremmo avere alcuni vantaggi immediati che ci permettano di sopravvivere o per lo meno di non peggiorare la qualità del trasporto, della vita, in attesa degli apporti positivi delle nuove infrastrutture. Ovviamente se un tale Tavolo di discussione venisse mai costituito, l'Anfia parteciperebbe ben volentieri, per portare il suo contributo, in modo trasparente.

Alessandro Arona

All'ing. Patrizia Davanti vorrei porre una questione diversa, molto operativa e immediata sulla gestione delle autostrade esistenti: cosa state facendo per prepararvi all'impatto dell'euro?

Patrizia Davanti

*Responsabile Qualità
di Autostrade Spa*

Viviamo l'euro come un'occasione per spingere lo sviluppo degli automatismi: Telepass, carte di credito, FastPay e tutte le casse automatiche sulle quali abbiamo investito molto, per consentire di pagare in lire e avere il resto in euro, e viceversa, per i due mesi di doppia circolazione delle monete; quindi abbiamo avviato una apposita campagna, con un gruppo di progetto all'interno della Società, e avviato una serie di programmi di formazione per i casellanti, perché è lì che probabilmente avremo il momento più delicato.

Però l'elemento centrale è lo sviluppo degli automatismi, che possono crescere, perché in Italia siamo tra i più bassi utilizzatori di carte di credito, a tutti i livelli; esiste una reticenza a pagare con la carta di credito, anche in autostrada, anche nei lettori FastPay che in fondo sono Bancomat senza Pin.

Alessandro Arona

A questo proposito, ci può dire qual è la quota di utenti che utilizzano i sistemi automatici di pagamento nelle autostrade, anche in rapporto agli altri Paesi europei?

Patrizia Davanti

Per quanto riguarda il Telepass abbiamo attrezzato circa il 60 per cento dei caselli, soprattutto al nord, dove la quota di dozzioni (e di utilizzo) è molto più alta. Rispetto al resto d'Europa non ho dati certi, però la carta di credito è sicuramente più avanzata della nostra. Autostrade sta spingendo sul Telepass perché guarda al problema del non-stop, per evitare le file, e alla riduzione degli inquinanti, prodotti dai veicoli in coda. Telepass è un sistema unico in Europa, anche se tutta l'Italia lo utilizza come standard di fatto.

La carta di credito invece no. Sulle carte di credito siamo molto più indietro rispetto agli altri Paesi, non solo in autostrada, ma anche come mezzo per gli acquisti.

Alessandro Arona

Concludiamo questa Tavola rotonda con l'intervento dell'on. Paolo Mammola, a cui affido il compito di trarre le conclusioni di questo dibattito e anche di ricordarci le tappe della relazione del governo nei prossimi mesi, che credo sarà fitto, tra Legge Obiettivo, delibera Cipe, decreti legislativi e attuativi ecc.

On. Paolo Mammola

*Sottosegretario di Stato,
Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti*

Noi abbiamo preso un impegno elettorale, di avviare un grande piano infrastrutturale del Paese, e con grandissima difficoltà il governo ha reperito quest'anno 15 mila miliardi e messo nella tabella B – quindi risorse immediatamente disponibili – per questo tipo di investimenti.

Reperimento delle risorse

Non è stato facile, specie nella situazione della finanza pubblica che ci siamo ritrovati: ci è stato passato il testimone dicendoci, o facendoci credere, che nelle casse del Ministero avremmo trovato 23 mila miliardi di lire, disponibili per gli investimenti del Piano generale dei trasporti, ma la cassa era di 670 miliardi; abbiamo trovato una situazione di finanza pubblica con un buco secco di cassa di oltre 25 mila miliardi di lire, oltre a una serie di oneri, di debiti, di impegni scritti e sottoscritti.

Ad esempio abbiamo fatto una vertenza a Palazzo Chigi con il mondo dell'autotrasporto, per i 4 mila miliardi di sostegno che il Ministro Bersani aveva promesso al settore, in un quinquennio, 800 miliardi all'anno che però non si trovavano in bilancio, pur essendo un impegno sottoscritto dall'esecutivo.

Impegni del Governo

Trovarsi in una situazione del genere e fare fronte a tutti gli impegni presi in campagna elettorale ha reso il problema più complesso, ciò non di meno abbiamo fatto "pressing" sul Ministro dell'Economia, Tremonti, e alla fine sono state messe a disposizione le risorse per avviare i primi progetti infrastrutturali.

Gli impegni quali sono? La Legge Obiettivo, che è all'ultima lettura al Senato e ne auspichiamo la veloce conversione in legge. La Finanziaria, e quindi le prime risorse per le nuove infrastrutture. La definizione di un primo elenco di opere prioritarie, entro il 15 dicembre, dopo aver consultato tutte le Regioni, che hanno un confronto aperto con il governo proprio per stabilire i livelli di priorità sugli interventi da realizzare su ogni singola realtà, per quelle che dovranno essere le opere da agganciare alla Legge Obiettivo e quindi da avviare immediatamente la progettazione e la cantierizzazione. Credo quindi che sia già notevole l'impegno e il lavoro che ci siamo presi.

Consapevolezza degli operatori

Quanto a tirare le fila di questa importante e interessante giornata di lavori, credo sia emersa una consapevolezza e una filosofia diversa da quella che forse c'era fino a un po' di tempo fa da parte degli operatori. Mi pare di capire che l'aver posto la questione infrastrutturale nel Paese abbia risvegliato gli animi, rivitalizzato molti soggetti che fino ad oggi erano stati in silenzio e ora invece ricominciano a parlare, a esprimere idee, progetti e proposte; credo che questo sia il primo fatto estremamente positivo.

Lo scenario europeo

Un secondo elemento riguarda l'Europa, e mi pare sia ormai un dato comune che è necessario attivarsi in quell'ambito.

Questa mattina abbiamo visto il progetto Mercurio, che è sicuramente un'iniziativa di rilievo e dobbiamo guardarvi con grande attenzione, anche perché dovremmo evitare di essere, per l'ennesima volta, gli ultimi della classe.

Inoltre, se è vero che vogliamo favorire il processo di integrazione verso est – e lo vogliamo – dobbiamo sostenere innanzitutto la velocità di questa integrazione, perché prima la facciamo meglio è, eliminando così quella disparità di situazione tra due mondi che di fatto sono già in collegamento ma nelle realtà politico-amministrative vivono su dei piani diversi, creando squilibri nel sistema, come quelli ricordati da Luigi Sestieri: conducenti rumeni, sloveni, polacchi che operano nel settore dell'autotrasporto con costi (e garanzie) minori rispetto a noi, attuando una concorrenza sleale verso le imprese e i lavoratori europei.

Questi Paesi non sono integrati nella realtà comunitaria e quindi hanno e possono godere di regimi particolari; ma domani, quando saranno integrati nell'Unione, dovranno sottostare come tutti alle leggi e alle imposizioni che vengono dati al settore a livello comunitario: con l'integrazione creiamo un riequilibrio, apriamo dei mercati e dobbiamo essere attenti a quello che fanno i nostri amici e partner comunitari.

Quando si aprono opportunità di carattere imprenditoriale dobbiamo essere capaci di portare la nostra finanza e la nostra imprenditoria a operare e gestire strutture anche all'estero; il rischio che corriamo è di farci bagnare il naso, di nuovo, dagli amici tedeschi e francesi che, quando si sono aperti i mercati dell'Est hanno acquisito il 95-98 per cento delle opportunità offerte da quei Paesi, nonostante anche noi abbiamo imprenditoria e finanza capaci di produrre e gestire finanza di progetto anche all'estero, non solo nel nostro Paese, e questo vale anche per le società di gestione autostradale.

Quindi ben venga il processo di integrazione, seguiamolo con grande attenzione, e come politici cercheremo di fare in modo che queste distorsioni del nostro sistema non si ripetano.

Gare europee per le nuove infrastrutture

Per quanto riguarda il ricorso o meno a gare europee per le nuove infrastrutture, ritengo sia stata fatta una domanda un po' cattiva al presidente Sinceri: non credo si tratti di prendere una posizione pro o contro qualcuno, ma visto che facciamo capo all'Unione dobbiamo essere capaci di pretendere un regime di reciprocità, cioè che gli altri non devono venirci a dire cosa facciamo in casa nostra se noi non siamo in grado di fare altrettanto in casa loro. Non vorrei che l'Italia diventi una terra di conquista da parte degli operatori stranieri e a noi venga sempre precluso, in un modo o nell'altro, in maniera scritta o non scritta, furba o non furba, di fare concorrenza in casa loro.

Dobbiamo cominciare a essere un po' più europei, ma a 360 gradi, a tutto tondo; questa è la mia logica, quella che dovrebbe contraddistinguere una corretta azione governativa.

Gruppo Autostrade e infomobilità

L'intervento dell'ing. Davanti ha mostrato come la Società Autostrade stia operando in termini di qualità; su un lato forse stanno peccando: mi rendo conto che per un investitore privato, nei primi anni di un investimento importante come quello di acquisire il controllo del Gruppo Autostrade, l'esigenza prioritaria, prima di allargare gli orizzonti, sia quella di fare attenzione che il rientro dell'investimento segua il proprio corso e sia nei termini previsti nei piani finanziari.

Però credo che qualche cosa in più lo potrebbe fare, soprattutto nel campo dell'infomobilità; mi è parso di capire che ultimamente sia cambiata la strategia del gruppo, e la volontà di uscire dal mondo delle telecomunicazioni – manifestata da Vito Gamberale, amministratore della società – è assolutamente le-

gittima, non posso certo contestarla, però le potenzialità che la Società Autostrade è in grado di esprimere, anche dal punto di vista dell'implementazione degli strumenti telematici, rappresentano una grossa opportunità, sia d'investimento che, soprattutto, di resa di servizi e di ritorno in termini sociali ed economici agli utenti.

Credo che qualcosa di più potrebbe essere fatto, perché ormai la tecnologia è in grado di dare un forte supporto all'informazione, anche agli utenti, che quindi hanno in autostrada la possibilità di ricevere notizie in tempo reale e quant'altro, con importanti contributi dal punto di vista della sicurezza.

Autotrasporto

Per quanto riguarda poi il mondo degli autotrasportatori, qualcuno chiedeva cosa si sta facendo per mandare i mezzi pesanti sulle strade anche di notte e quindi decongestionare il traffico: non si può fare molto, proprio perché non è più possibile una politica di sostegno e di finanziamento, ma dobbiamo attivare strumenti collaterali.

L'unica soluzione che è stata individuata, e abbiamo attivato subito, anche al Tavolo di lavoro a Palazzo Chigi, è stata quella del meccanismo di sconto dei pedaggi autostradali, che diamo alle società di trasporto merci professionale e cercheremo di aumentare, con ulteriori 20 miliardi sui 130 miliardi strutturali esistenti; li abbiamo però vincolati all'utilizzo dell'autostrada di notte, cercando di incentivare appunto l'utilizzo dell'infrastruttura nelle ore di minore congestione.

Interporti

Per gli interporti, il Governo ha già stanziato circa 6 mila miliardi di lire, e deve ancora esercitare la delega della legge 57, con gli ultimi 420/430 miliardi di lire (che dovremmo avere di pronta cassa) per finalizzare gli interventi di intermodalità, che verranno attivati nei prossimi mesi, scegliendo accuratamente dove investire, guardando a un Piano razionale per la logistica di questo Paese; forse individueremo quattro interporti e non 40, ma con 400 miliardi forse riusciamo a realizzarli.

L'elemento di novità è che proprio perché consideriamo l'intermodalità il fulcro della riuscita dei trasporti all'interno del nostro Paese, il Ministro Tremonti ha dato il suo assenso, su nostra sollecitazione, e prevediamo di poter inserire anche le infrastrutture interportuali all'interno della Legge Obiettivo.

Segnalo che Milano, il primo polo produttivo industriale di questo Paese, non è dotato di un centro di scambio intermodale delle merci: dove si concentra la maggiore produzione a livello nazionale, la maggior parte del traffico, dove si trova il crocevia naturale del trasporto merci non c'è un interporto (ricordiamo tutte le vicende di Lacchiarella; qualcosa bisognerà fare lì, bisognerà dare qualche risposta).

Considerando che queste sono risposte a esigenze di non poco conto, diventate delle vere e proprie criticità, ecco che la Legge Obiettivo può diventare lo strumento per dare delle risposte complete e immediate su un investimento importante.

Conclusioni

Questi sono i punti che volevo sottolineare, e quanto emerso oggi a Infravia mi sembra dimostri la presenza di tutti i presupposti per avviare un dibattito con gli operatori del settore, con le società di gestione delle infrastrutture, per costruire un percorso che può portare finalmente ad essere un po' più europei, visto che in Europa abbiamo scelto di esserci.

Carlo Celada

Coordinatore di Infravia

In conclusione di questa prima giornata di Infravia 2001 vorrei evidenziare alcune cose. Innanzitutto che Infravia è stata fatta e ha centrato quelli che sono gli obiettivi per quanto riguarda l'evoluzione e la conoscenza dei problemi delle infrastrutture; oggi abbiamo ospitato figure di primissimo piano del settore, che rappresentano chi fa le regole, gestisce e chi produce in Italia, oltre al mondo universitario e della ricerca – ma di una ricerca applicata, come emerso dall'intervento del prof. Carlo Benedetto – senza dimenticare l'importante contributo di un rappresentante della Commissione europea.

Abbiamo avuto veramente una completezza di punti di vista, e per Infravia è importante che gli argomenti e i problemi vengano discussi in un modo ampio: non c'è stato qui un rapporto, un'esposizione di argomenti, ma una discussione, un esame dei problemi, effettuata a larghissimo raggio; questo significa aver potuto presentare lo stesso problema – quello dell'insufficienza delle infrastrutture – vedendolo sotto tutti gli aspetti, da parte dei protagonisti di questo mondo.

Credo che sia nostro compito prendere le tante richieste e proposte che sono state fatte, e le tante risposte che sono state date, e metterle insieme, per poter poi portare avanti questo discorso, nel tempo e non solo ogni 12-18 mesi, come un qualche cosa di continuo che può servire a tutti i soggetti, per ricordare le cose dette, per portare avanti le novità, per suggerire o per informare dei fatti e delle esperienze nuove che ci possono essere.

Desidero ancora una volta ringraziare tutti, in particolare il sottosegretario Mammola che in un momento di grande lavoro e impegno da parte di tutti i responsabili del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha potuto dedicare un giorno intero a noi.