
MOBILITÀ E TRASPORTI

Proposte per l'Italia che si muove

RIMBOCCHIAMOCI LE MANICHE

ASSEMBLEA NAZIONALE 8/9 OTTOBRE 2010 VARESE



Una Nazione che vuole competere a livello mondiale deve poter contare su di un moderno ed efficiente sistema della mobilità delle merci e delle persone.

La grande sfida culturale che il PD deve porre è quella di considerare finalmente il trasporto delle persone e delle merci quale fattore decisivo per il rilancio economico, occupazionale e industriale del nostro Paese nonché quale effettivo volano per una compiuta conversione ecosostenibile degli assetti logistici e infrastrutturali dell'Italia.

Se per creare lavoro serve sviluppo, per lo sviluppo è necessario garantire maggiore mobilità alle persone e alle merci. Un fattore questo indispensabile per l'economia ma anche per l'innalzamento della qualità della vita complessiva di tutti i cittadini.

I numeri danno chiaramente la dimensione e l'importanza di questo settore. Ogni giorno 15 milioni di pendolari utilizzano bus, metrò, tram e treni per recarsi sul posto di lavoro o di studio. Solo il settore del trasporto pubblico locale coinvolge più di 1.100 imprese, dà occupazione a 120.000 lavoratori per un fatturato complessivo che si attesta intorno agli 8 mld di euro. Per restare sempre sui numeri è sufficiente considerare che il trasporto marittimo movimentata ogni anno 50 milioni di persone e più di 10 milioni di container, il trasporto aereo italiano impiega oltre 20.000 addetti e movimentata oltre 130 milioni di passeggeri, ed infine l'autotrasporto coinvolge più di 340.000 operatori per un fatturato di oltre 42 miliardi. Complessivamente il settore della logistica impiega più di un milione di persone contribuendo per il 13% al PIL italiano.

LE SFIDE

Di fronte a problemi complessi, come quelli delle moderne società, le scelte di governo richiedono sempre più sfide ambiziose, strategie condivise, politiche coerenti, tempi certi.

Lo stato del sistema dei trasporti ci impone di intervenire tempestivamente con SFIDE nette che invertano un'inerzia che ci ha portato sull'orlo del baratro sia dal punto di vista della competitività economica che da quello della sostenibilità ambientale.

Abbiamo il dovere quindi di pensare a un sistema dei trasporti geneticamente concepito secondo i canoni di una offerta ecosostenibile. Una condizione necessaria per tutti quei Paesi che vogliono competere su scala internazionale.

Dobbiamo perciò, anche in questo settore, indicare le sfide di sistema che lanciamo.

Prima SFIDA. Una mobilità intelligente a servizio della competitività del Paese.

Bisogna ridare competitività all'Italia con un efficiente sistema integrato delle infrastrutture e della mobilità. Sia per le merci che per le persone.

Spesso il lavoro delle piccole e medie imprese si scontra con enormi difficoltà logistiche, producendo costi che, in un periodo di crisi come quello attuale, è assolutamente sbagliato caricare sulle spalle di chi sta tentando di mantenere elevati standard di produzione e competitività a livello europeo e mondiale.

Il compito del Pubblico è quello di individuare con chiarezza le priorità di intervento per sbloccare nel breve periodo le gravi e perduranti difficoltà del nostro sistema della mobilità e della logistica. Servono scelte di politiche pubbliche che mettano l'intermodalità al centro del sistema della logistica. Bisogna usare in modo efficace le risorse scarse ed avere sempre come punto di riferimento stabile il principio dell'ecosostenibilità.

Seconda SFIDA. Nord-Sud: uno sviluppo equilibrato.

Attraverso il rilancio della mobilità passa anche l'unità complessiva del Paese. E' quindi prioritario ridurre il gap infrastrutturale tra Nord, Centro e Sud. Si potrà raggiungere il completo rilancio dell'economia nazionale solo quando anche il Mezzogiorno sarà messo nelle condizioni di avere un adeguato e moderno sistema della mobilità, la cui inadeguatezza è un fattore importante di diversificazione dello sviluppo.

Terza SFIDA. Un Paese "europeo" è un Paese più forte.

Dobbiamo concepire il sistema nazionale dei trasporti e della logistica nei più ampi scenari europei, mediterranei e mondiali. Il nostro sistema deve essere maggiormente integrato con le grandi reti transnazionali europee e al contempo capitalizzare il più possibile dal punto di vista economico e commerciale la posizione strategica del nostro Paese che ci mantiene al centro delle sfide aperte dalla stessa U.E. per le politiche euro mediterranee.

Quarta SFIDA. Migliore accessibilità dei grandi centri urbani, migliore qualità della vita.

I maggiori congestionamenti della nostra rete dei trasporti si registrano attorno ai grandi centri urbani attrattori. L'accessibilità delle aree urbane deve diventare perciò un parametro intorno al quale sviluppare una nuova cultura della mobilità concepita intorno ai bisogni e ai tempi di vita delle persone.

I grandi nodi urbani richiedono un'attenzione particolare, sia dal punto di vista dei trasporti che dell'urbanistica. Le priorità sono quelle di decongestionare gli snodi stradali, razionalizzare i meccanismi di distribuzione delle merci e incentivare il trasporto pubblico locale agevolando chi sceglie di muoversi collettivamente. L'obiettivo ambizioso è di restituire ai cittadini l'opportunità di vivere momenti di tempo per sé, affetti e socialità altrimenti persi.

Ma ogni sfida dovrà fare i conti con due ostacoli che devono essere affrontati con intelligenza e lungimiranza: la scarsità di risorse e un quadro normativo farraginoso.

GLI OSTACOLI

I soldi sono pochi e bisogna usarli bene

Iniziamo col dire che senza le risorse adeguate non si potrà raggiungere nessun obiettivo. Sembrerà un'affermazione banale. Ma in realtà non lo è. Visto che proprio su questo aspetto si delinea uno dei principali fallimenti dell'attuale Governo.

A maggior ragione perciò in un momento di crisi è necessario dimostrare la capacità di investire in modo razionale sul sistema delle infrastrutture.

Il Governo Berlusconi si ostina invece su inutili e costosissime opere, come nel caso clamoroso del Ponte sullo Stretto, oppure su operazioni finanziarie caricate interamente sulle spalle dei contribuenti, come nel caso dell'Alitalia (e probabilmente di Tirrenia).

Le risorse pubbliche non sono infinite e perciò devono essere investite bene. Non basta spendere, bisogna spendere bene e in maniera responsabile. Utilizzare bene i soldi pubblici significa prima di tutto investire su opere realizzabili in tempi certi e con modalità sostenibili non solo in termini di vincoli di bilancio ma anche dal punto di vista sociale e ambientale.

E' necessario anche credere di più nelle nostre realtà economiche che ogni giorno sfidano il mercato internazionale a viso aperto. Occorre cioè lasciare parte delle risorse direttamente a quelle infrastrutture che sono in grado di produrle, a partire dai porti.

E proprio perché le risorse sono scarse, occorre coinvolgere sempre più gli operatori privati italiani ed esteri attraverso gli strumenti della finanza di progetto e del partenariato, garantendo l'assoluta trasparenza amministrativa e tempi certi.

Allo stesso tempo però si deve avere il coraggio di prendere a modello la coraggiosa scelta di Obama che proprio poche settimane fa ha deciso di investire 50mld di dollari sulle infrastrutture e sui trasporti nella consapevolezza che da questi settori passa il rilancio dell'economia e dell'occupazione nonché della qualità ambientale degli Stati Uniti.

La crisi si può superare se ci sono investimenti pubblici che vadano a regime in tempi rapidi. E' sbagliato aspettare che si esca dalla crisi per prevedere solo successivamente degli investimenti pubblici nella mobilità. Noi del PD ci proponiamo come forza di governo e come tale, oggi, per costruire l'alternativa, mettiamo tra le priorità della nostra azione un grande piano per realizzare piccole e medie opere infrastrutturali.

Un piano delle 100 "piccole e medie (ma grandi) opere".

Opere immediatamente cantierabili su cui sbloccare in tempi celeri risorse e procedure autorizzative, con il chiaro obiettivo di aumentare esponenzialmente il livello di efficienza e intermodalità delle nostre reti di trasporto.

Sono queste piccole e medie opere quelle che possono dare in tempi brevi lo slancio che serve a molti sistemi economici regionali che oggi patiscono una inadeguatezza che li condiziona fortemente togliendogli competitività.

C'è inoltre l'esigenza assoluta di ridurre i tempi dei pagamenti da parte della PA coordinando questo con una modifica normativa sulla tematica del Patto di stabilità.

Il nostro slogan dovrà essere: una buona spesa per delle buone opere.

Le Regole sono troppe e confuse. Ne servono poche, certe e per tutti

Servono poche regole ma certe. Dobbiamo avere l'onestà intellettuale di riconoscere che una delle zavorre più pesanti all'efficace e armonico sviluppo delle reti infrastrutturali in Italia in questi anni è costituita dall'eccesso di produzione legislativa e dalla confusione interpretativa che spesso ne deriva.

La complessità della normativa ordinaria, quella su cui si confrontano migliaia di piccole e medie imprese, fa proliferare il contenzioso, rallenta la realizzazione delle infrastrutture, non vede controlli efficaci. Con il risultato indiretto anche di favorire la logica della nomina dei commissari straordinari o di norme di pseudo-semplificazione di procedure che spesso si traducono in procedure "molto straordinarie ma poco trasparenti", che oggi pregiudicano concorrenza tra le imprese, trasparenza del sistema pubblico e controllo della spesa.

Ormai gran parte delle opere infrastrutturali passano attraverso il vaglio dei TAR d'Italia e in ultima istanza del Consiglio di Stato. Di questa deriva non possiamo certamente farne un colpa della Giustizia amministrativa, la crisi sta nel campo della politica, in particolare c'è un problema di qualità della legislazione. Non accettiamo la scorciatoia del governo di centrodestra di procedere secondo lo schema dell'urgenza e dell'eccezionalità (vedi Protezione civile per grandi eventi, Ministero difesa attraverso Difesa spa, Beni culturali attraverso ARCUS, Ministero dell'Ambiente attraverso Sogesid, Ministero della Giustizia attraverso piano carceri). A maggior ragione visto che tale scelta ha portato alle degenerazioni corruttive che sono diventate di recente cronaca giudiziaria.

Proprio per questo, dobbiamo porci l'obiettivo di arrivare ad una legislazione in materia di opere pubbliche che sia più snella e che non produca contraddizioni tali da condurre inevitabilmente a problemi di interpretazione normativa. Il PD, nelle sedi parlamentari, ha già elaborato proposte di legge che vanno verso una maggiore semplificazione normativa, prevedendo contestualmente maggiori strumenti di vigilanza in capo alle Autorità indipendenti che hanno il compito di vigilare sulla correttezza e regolarità degli appalti pubblici.

Una riduzione del numero delle stazioni appaltanti e una chiara divisione delle responsabilità tra progettazione ed esecuzione sono provvedimenti che vanno nella giusta direzione.

I PROBLEMI dell'ITALIA e le IDEE del PD

L'Italia è un Paese straordinario. Dai tanti problemi ma anche dalle tante risorse.

Valorizziamo ciò che già esiste e funziona e cambiamo radicalmente e con coraggio quello che ci impedisce di essere ciò che meritiamo.

I due grandi campi per le persone e le merci: il TPL e la Logistica.

-Il trasporto pubblico locale.

Il TPL è la colonna vertebrale del sistema della mobilità delle persone. Su ferro, su gomma, urbano, interurbano. Un sistema che trasporta ogni giorno 15 milioni di per-

sone. Un sistema che fa muovere l'Italia che produce, quella che crea benessere. Un sistema che fa muovere le intelligenze e le idee. Un sistema che garantisce non solo la mobilità fisica ma anche che facilita la mobilità sociale. Il sistema più economico ed equo, quello che favorisce la giustizia sociale e perciò l'emersione del merito.

Ma siamo molto lontani dalla condizione ideale. Tante sono le lacune e i problemi. E molto differente è la copertura del territorio nazionale e i livelli di efficienza.

Pensiamo per esempio al sistema ferroviario. La più grande opera infrastrutturale degli ultimi 20 anni è stata l'Alta Velocità. Ha rappresentato, pur tra problemi e criticità, un vero punto di svolta nel trasporto su ferro. Un bene per il Paese.

Non dobbiamo mai dimenticarci però che sull'AV viaggia il 5% del totale dei passeggeri che ogni giorno usano il treno.

Per il restante 95% il servizio è progressivamente peggiorato, fino ad arrivare in più occasioni sotto la soglia della decenza. Carrozze spesso insufficienti o vecchie e malandate. Gravi e cronici ritardi e cancellazioni che condizionano quotidianamente la qualità della vita delle persone. Una situazione la cui gravità è dimostrata dalle proteste sempre più estese ed organizzate dei comitati di pendolari. Una situazione non più sostenibile.

Si è ancora in attesa che l'ambizioso progetto strategico dell'Alta Velocità/Capacità venga completato nella sua interezza, soprattutto nella parte relativa all'Alta Capacità.

Se e quando questo accadrà darà i maggiori frutti soprattutto per coloro che gravitano attorno alle grandi aree metropolitane, dove l'offerta ferroviaria per i pendolari potrà crescere addirittura di due-tre volte.

In poche parole: molto sarebbe da migliorare, sia nel trasporto su gomma che in quello su ferro. E il percorso intrapreso, ma lontano dall'essere completato, di progressiva liberalizzazione ha preso le mosse proprio dall'obiettivo di efficientare il sistema.

Questo era il quadro fino ad oggi.

Adesso la situazione rischia di esplodere in maniera drammatica visto quello che ci aspetta a partire dal primo gennaio del 2011, quando si inizieranno a vedere gli effetti della Manovra del Governo Berlusconi-Tremonti-Bossi.

Una manovra irresponsabile che rischia di dare un colpo mortale al trasporto pubblico locale. Che incide nella carne viva dei bilanci di Regioni, Province e Comuni già fortemente in sofferenza.

Un provvedimento iniquo che scaricherà tutto il suo peso sulle spalle degli utenti.

Sono stati previsti tagli del 30% che si abatteranno quasi integralmente sul trasporto pubblico locale.

Ci saranno effetti diretti quali:

- la riduzione dell'offerta di servizio attualmente erogata;
- rischio di un forte aumento delle tariffe, anche di oltre il 50%;
- il forte rischio di taglio dei livelli occupazionali del settore. Tagli che potrebbero addirittura interessare oltre 18 mila lavoratori (dei 116 mila attualmente in servizio); ed effetti indiretti come:
 - l'aumento dei livelli di congestione nelle aree urbane ed interurbane,

- il conseguente aumento dei livelli di inquinamento,
- un danno al sistema produttivo e all'efficienza della logistica delle città,
- la perdita del potere di acquisto delle famiglie.

Chi sceglie di muoversi con il trasporto pubblico locale lo fa se ci sono le condizioni materiali, se ci sono treni, bus, metrò. Non si può chiedere il martirio a chi decide di prendere i mezzi pubblici.

Chi governa dovrebbe favorire il più possibile chi non sceglie il mezzo privato, non penalizzarlo.

Con questa manovra il Governo Berlusconi dimostra chiaramente di essere contro i pendolari.

Il PD, al contrario, vuole e deve essere il partito dei pendolari

Noi, oltre a denunciare le scelte irresponsabili del Governo, vogliamo difendere i diritti sostanziali di chi deve viaggiare per lavoro e studio e rilanciare il trasporto pubblico locale.

Per questo ci impegniamo concretamente a:

Ridare agli Enti Locali le risorse sottratte ingiustamente solo qualche mese fa.

Finanziare il rinnovo del parco mezzi su ferro e su gomma (di due anni più vecchio della media europea) in modo da garantire più affidabilità, confort e compatibilità ambientale, anche nell'ottica di sviluppare il trasporto in sede propria.

Investire sulla rete e sulla tecnologia per far diventare concreta l'Alta Capacità, in modo da aumentare la frequenza dei treni e da garantire un servizio migliore.

Favorire l'ingresso di operatori privati italiani e stranieri.

Sviluppare intorno al Sistema dell'Alta Velocità/Capacità un articolato sistema di trasporto su breve e media distanza che utilizzi al meglio le numerose tracce rimaste libere.

Favorire le iniziative di partnership o di aggregazione tra operatori sia ferroviari che automobilistici.

Ampliare il territorio di competenza su cui erogare il servizio integrato di TPL per migliorare le economie di scala delle Aziende ed avere, sempre nell'ambito della concorrenza per il mercato, una maggiore efficienza ed economicità.

Estendere i sistemi tariffari integrati regionali, che permettono ai viaggiatori di usare i diversi modi di trasporto, autobus urbani ed extraurbani, treni regionali e locali, su tutto il territorio della regione, con lo stesso titolo di viaggio.

Favorire il coinvolgimento degli utenti nell'organizzazione del servizio di trasporto pubblico in una logica di confronto costruttivo.

Lavorare fattivamente per il varo dell'Agenzia per la Sicurezza, che deve essere condotta rapidamente a regime e messa in condizione di funzionare.

Il Centrodestra, non contento di "aver messo le mani in una tasca degli italiani" con il taglio del 30% del TPL, si è subito attrezzato per "mettere le mani anche nel-

l'altra tasca" con l'aumento dei pedaggi autostradali e di altre strade fino ad oggi libere. Tutto questo non per finanziare investimenti, ma la manutenzione del sistema viario dopo aver azzerato i finanziamenti all'ANAS. Un atteggiamento inaccettabile e sempre indirizzato verso quei tanti pendolari che, non avendo altra scelta, sono costretti ad utilizzare il mezzo privato con tutti i costi aggiuntivi del caso.

- La logistica: una rivoluzione per la mobilità delle merci.

Saremmo miopi se non considerassimo il sistema dei trasporti come una parte necessaria della più ampia filiera della logistica.

Nel pensare le politiche dobbiamo tener conto delle caratteristiche del nostro sistema produttivo e della distribuzione:

- Una struttura produttiva nazionale polverizzata sul territorio e costituita da centinaia di migliaia di piccole aziende. Un fattore che, se da un lato rappresenta una ricchezza delle specificità del nostro sistema produttivo, dall'altro, sul piano della mobilità delle merci, può certamente creare dei problemi logistici.

- Una distribuzione delle merci, in particolare per i beni di largo consumo, che tende sempre più a concentrarsi intono alle grandi aree urbane.

- Una grande quantità di merci esportate e altrettante in entrata dall'estero. Spesso da Paesi molto lontani.

Per migliorare la logistica e aumentare la competitività bisogna, una volta per tutte, compiere gli sforzi necessari per realizzare finalmente l'INTERMODALITA'.

Una parola quasi magica, che viene spesso evocata ma mai realizzata.

In realtà si tratta di dare continuità a un lavoro che era stato iniziato dai governi del Centrosinistra ma che poi è stato smantellato pezzo per pezzo dal Centrodestra per incapacità, indifferenza e talvolta per perseguire interessi non coincidenti con quelli collettivi.

Una scelta che fa i conti fino in fondo anche con le caratteristiche geografiche del territorio italiano. Una penisola allungata nel mare più trafficato del pianeta (1% della superficie ma con 1/3 dei traffici mondiali), con molti porti in grado di ricevere le merci, una grande quantità di comuni grandi e piccoli (oltre 8.000) e diffusi sul territorio, isole molto grandi e popolate, catene montuose importanti che rendono a volte difficile gli spostamenti.

Abbiamo un sistema portuale che non interagisce a sufficienza con il trasporto su ferro, un trasporto ferroviario non ben collegato con il trasporto su gomma e un sistema aeroportuale che vive una dinamica spesso disconnessa dal restante sistema dei trasporti.

In questo contesto la difficoltà strutturale di una scarsa integrazione modale costituisce una perdita di efficienza del sistema della mobilità con il conseguente aumento dei costi, che si riflettono a cascata sul prezzo finale dei prodotti o sulle condizioni di lavoro.

Tutti elementi che ci devono spingere a:

- usare molto la ferrovia per i lunghi spostamenti e il trasporto su gomma negli

altri casi

- scambiare le merci tra ferro e gomma in grandi e organizzati interporti minimizzando i costi dovuti alle "rotture di carico"
- usare al massimo la ricca portualità esistente e di collegarla con snodi ferroviari rapidi e tecnologicamente avanzati
- rilanciare l'idea vincente delle "autostrade del mare" in connessione con il ferro e la gomma e massimizzandone le rispettive convenienze economiche

L'intermodalità ha i suoi protagonisti, ognuno con la propria specificità. Bisogna farli dialogare in modo intelligente e bisogna metterli nella condizione di svolgere bene il proprio compito.

Per questo servono alcuni interventi, che solo in parte sono economici ma spesso sono di idee e di visione d'insieme.

Prima di ogni altra considerazione bisogna evidenziare uno degli aspetti più problematici nel percorso verso una compiuta intermodalità. In Italia è evidente una forte prevalenza del trasporto su strada delle merci, il 90% viaggia su gomma. E' una percentuale insostenibile.

Un tale squilibrio produce diversi effetti negativi, in primo luogo sull'ambiente, generando un costante congestionamento stradale delle principali arterie da cui scaturiscono gravi situazioni di inquinamento ed emissioni di CO2, soprattutto nelle aree urbane, nonché gravi problemi di sicurezza stradale dovuta all'alto tasso di incidenti.

Si deve assolutamente, e in tempi rapidi, trasferire una parte consistente di queste merci su ferro. E qui ci si scontra con il fatto che il trasporto merci ferroviario è inadeguato e non competitivo. Si è progressivamente depauperato fino a raggiungere una situazione drammatica.

Le FF. SS. stanno di fatto abbandonando il servizio merci e la liberalizzazione non ha prodotto l'effetto desiderato di attrarre operatori privati italiani o stranieri in maniera sufficiente. Solo qualche esempio, pur significativo, si registra sulle tratte più remunerative del Nord.

Le cause sono indubbiamente dovute alla non concorrenzialità, nelle attuali condizioni, con l'autotrasporto. Ma è inaccettabile che su questa distorsione di sistema, il governo per primo non attivi politiche correttive, finalizzate a investimenti infrastrutturali nel settore e politiche di sgravi e incentivi che abbiano per obiettivo il riequilibrio modale.

Per noi questa è una priorità assoluta e una sfida che bisogna vincere.

Tra l'altro da più parti è stato autorevolmente segnalato il rischio di perdere finanziamenti europei se non vengono onorati gli impegni a cofinanziare progetti per il trasporto merci previsti da accordi già sottoscritti.

Un provvedimento concreto, che deve certamente essere perfezionato ma su cui si deve insistere con maggiore convinzione è per esempio l'incentivo al trasporto combinato strada-rotaia (Ferrobonus).

Così come si deve dare un impulso deciso al sistema degli interporti, che sono le articolazioni fondamentali su cui si deve snodare l'intermodalità. Per questo serve un Piano nazionale degli interporti e delle novità legislative, su cui il PD ha già avanzato proposte in Parlamento.

Ma quando parliamo di logistica e di intermodalità in un Paese bagnato in gran parte dal mare dobbiamo prestare la massima attenzione alle vie d'acqua.

Il sistema della portualità italiana muove ogni anno 50 milioni di passeggeri, 435 milioni di tonnellate di merci, 10 milioni di container, dà lavoro a 70.000 persone, contribuisce al PIL nazionale con 7 MLD di euro. Numeri di tutto rispetto che però potrebbero essere molto più consistenti. Questo perché i porti non sono considerati centrali per la competitività del Paese. Un grave errore di valutazione.

Il problema non è che in Italia ci sia una cattiva politica dei porti. Ma che in Italia "Manca una politica dei porti". Il nostro sistema portuale è potenzialmente forte e competitivo, ma è fortemente penalizzato dalla mancanza di investimenti per le strutture del porto (dighe foranee, moli, dragaggio dei fondali...) e per le infrastrutture retroportuali. Le connessioni con le reti internazionali sono sottodimensionate, a svantaggio soprattutto dei due importanti sistemi del Nord Tirreno e del Nord Adriatico.

I 39 porti italiani sono subiscono molto la competizione internazionale, sia dei grandi porti del Nord Europa che di quelli del Mediterraneo, a partire dagli emergenti del Nord Africa. Questi ultimi sono sempre più competitivi per le tariffe vantaggiose (che si possono permettere per il basso costo del lavoro) e per la strategica posizione geografica.

Tenuto conto di questi problemi e' venuto finalmente il momento di realizzare l'autonomia finanziaria dei porti riconoscendo cioè ai porti una parte della ricchezza che generano, sottoforma di una percentuale del gettito IVA e accise, finalizzandola agli investimenti.

E' necessario realizzare le opere e le innovazioni tecnologiche funzionali a garantire una piena connessione con il sistema ferroviario e auto/stradale.

Così come bisogna promuovere il trasporto di merci via mare anche ripristinando gli incentivi al trasporto combinato strada-nave (ecobonus) che questo Governo ha bloccato.

Tutti questi provvedimenti andranno adottati a fronte di una maggiore sinergia che andrà ricercata e materialmente costruita tra le diverse realtà portuali di una stessa area geografica. Realtà che troppo spesso entrano invece in una sterile competizione tra loro.

E attraverso il fattivo contributo delle Autorità portuali a cui deve essere concretamente riconosciuto il ruolo di enti di regolazione per le liberalizzazioni.

Quando si parla di logistica in Italia si parla innanzitutto di autotrasporto. Non potrebbe essere altrimenti visto che, come abbiamo già sottolineato, il 90% delle merci trasportate viaggia su gomma. Il settore è costituito da 165.000 imprese, di cui

55.000 senza veicoli. 750.000 veicoli in conto terzi. 3.500.000 veicoli in conto proprio.

Ma il dato più sorprendente è quello dei contributi pubblici. Negli ultimi 10 anni sono stati erogati aiuti a pioggia per la cifra astronomica di 4 miliardi di euro.

Nonostante questo la categoria degli autotrasportatori, soprattutto i piccoli, è in grave difficoltà. Decine di migliaia di lavoratori che vedono ogni giorno ridursi i guadagni già scarsi e che hanno tempi di vita e di lavoro sempre più massacranti e pericolosi, anche a causa di un rilevante aumento dei costi vivi (es. caro carburante) e di un limitato potere contrattuale nei confronti dei committenti. Gli aiuti pubblici non hanno migliorato la situazione perché hanno avuto sostanzialmente l'effetto di calmierare le tariffe e traducendosi perciò in sconti usati per farsi reciprocamente concorrenza a tutto vantaggio del committente.

Un altro elemento che incide negativamente sui costi di esercizio è la forte frammentazione del settore. Una frammentazione che riduce le economie di scala e a cui bisogna opporre una razionalizzare il settore, attraverso incentivi che portino realmente all'aggregazione.

La formazione dei prezzi delle tariffe è fortemente condizionata dalla forte concorrenza delle società di autotrasporto straniere ma comunitarie che lavorano in Italia, che abbattano i costi riducendo i margini di guadagno spesso sulle spalle dei propri lavoratori.

A tutela dell'incolumità di tutti è indispensabile rafforzare i controlli sulle strade da parte delle Forze dell'ordine per garantire il rispetto dei tempi di guida, delle norme di sicurezza e della manutenzione dei mezzi. Tutti interventi utili anche per garantire la correttezza della concorrenza, nazionale e internazionale. Tutto questo nella consapevolezza che molto terreno deve essere recuperato visto che, a causa dei tagli del governo, c'è stata una nettissima riduzione dei controlli sulle strade negli ultimi anni.

Un intervento molto atteso, anche in termini di sicurezza, è il miglioramento del sistema dei servizi infrastrutturali all'autotrasporto per rendere più rapidi e certi i tempi di percorrenza e per agevolare il rispetto dei periodi di guida e di riposo (ad esempio le piazzole attrezzate).

Il PD nell'affrontare il tema dell'autotrasporto deve necessariamente partire dall'esigenza di ridare ai lavoratori e alle aziende del settore la dignità di poter avere un giusto guadagno confrontandosi col mercato e non con la logica dell'elemosina pubblica. Un'elemosina tutta a carico delle casse dello Stato, e perciò dei contribuenti, e che ha il sapore antico della logica dello scambio. I premi invece devono andare a chi merita e a chi innova.

A garanzia della sicurezza e della trasparenza dell'autotrasporto è fondamentale inoltre eliminare con metodi decisi l'intermediazione parassitaria e il ruolo sempre più presente della criminalità organizzata che ha ormai le mani su una fetta sempre più rilevante del mercato.

Tra i protagonisti della mobilità, e a maggior ragione in prospettiva, c'è il trasporto aereo, sia passeggero che cargo. Il settore aereo è un indicatore preciso che anticipa il ciclo economico. I passeggeri trasportati in Italia nel 2009 sono stati 130 milioni (-2,5% contro il -6% dell'UE). Il mercato merci italiano è molto limitato (735.000 tonnellate), dietro al Belgio e poco prima del Lussemburgo.

A livello internazionale negli ultimi anni c'è stata una forte contrazione dei passeggeri trasportati. Anche in Italia c'è stata una frenata, ma inferiore alla media europea. La parziale tenuta è legata a una forte crescita dei vettori low cost, che dominano le rotte domestiche.

Ogni considerazione strategica deve comunque tenere conto del fatto che si prevede un raddoppio dei passeggeri nei prossimi vent'anni.

Il nostro sistema di trasporto aereo rischia di trovarsi impreparato di fronte a questa sfida.

Attualmente in Italia ci sono quasi 100 aeroporti, grandi, piccoli e piccolissimi. Di questi solo 40 hanno almeno 10.000 passeggeri/anno.

Una vera e propria proliferazione degli scali su cui hanno pesato spesso forti interessi localistici di costruzione del consenso. Una crescita caotica che oggi mette molte realtà in difficoltà, con conseguenze a volte pesanti per gli Enti Locali e sull'ambiente.

Gli aeroporti sono in forte concorrenza tra di loro e si contendono le compagnie low cost a suon di tariffe e di incentivi garantiti dalle Amministrazioni locali.

Il fallimento della compagnia di bandiera ha causato grandi difficoltà e ha privato il Paese di una compagnia di riferimento. La società CAI che è nata dalle sue ceneri ha un profilo poco più che regionale e versa in evidente difficoltà economica e di strategia.

Anche molte delle Società di gestione degli aeroporti sono in difficoltà e non sono in grado di programmare investimenti significativi.

Investimenti che sarebbero invece necessari proprio per accompagnare il forte aumento di traffico previsto per i prossimi anni. Investimenti per migliorare la recettività delle aerostazioni ma che devono anche incrementare in modo adeguato l'accessibilità,

Gli investimenti pubblici sono perciò decisivi per farsi trovare pronti. Investimenti che in questi anni sono stati negati.

A fronte di questo quadro, bisogna evitare che ci sia un'ulteriore proliferazione degli scali. Un recente studio commissionato dall'ENAC a Nomisma-KPMG ha avanzato alcune proposte che vanno nella giusta direzione. Si prevede di classificare gli aeroporti per importanza (14 aeroporti strategici internazionali, 10 Scali Primari, 24 Scali Complementari) e si propone l'utilizzo prioritario delle risorse pubbliche solo per quelli che hanno una rilevanza significativa.

Per ben utilizzare le limitate risorse pubbliche è necessario investire sul miglioramento dell'accessibilità indirizzandola in modo netto verso la multimodalità (gomma

e ferro).

Si deve inoltre permettere l'adeguamento delle tariffe, ferme da molto tempo, in corrispondenza di precisi e solidi piani infrastrutturali di Società di Gestione autorevoli e credibili.

Una gestione sinergica degli aeroporti di una stessa area geografica, suddividendosi le tipologie di traffico, ridurrebbe inoltre la conflittualità tra scali. Per questo bisogna promuovere la collaborazione e la fusione tra le Società che gestiscono scali che insistono sullo stesso bacino.

La Politica, con la P maiuscola, deve saper guardare lontano e fare le scelte giuste. Ma è necessario accompagnare le scelte, vigilare e far rispettare le regole.

AUTHORITY TRASPORTI

Anche nel campo dei trasporti occorre ridisegnare un sistema istituzionale che distingua la funzione di regolazione da quella di programmazione, attraverso l'istituzione di una specifica Autorità di Vigilanza.

Un'Autorità indipendente che vigili sui processi di liberalizzazione (e privatizzazione che hanno interessato e stanno investendo il settore dei trasporti) in atto, che garantisca l'accesso alle infrastrutture, che tuteli l'accesso di nuove imprese nella gestione delle reti e che tuteli concretamente i diritti dei pendolari.

La costituzione di un'Autorità indipendente dei trasporti serve anche a riportare ordine e chiarezza nella miriade di realtà istituzionali che direttamente o indirettamente sono chiamate ad occuparsi di infrastrutture.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero dell'Ambiente, Cipe, Regioni e Enti Locali, ognuno di questi soggetti istituzionali ha il dovere di intervenire nell'iter decisionale che deve condurre alla definizione di una infrastruttura, al tempo stesso però c'è bisogno di un soggetto di raccordo che aiuti il sistema a mantenere tempi deliberativi certi e che renda più omogeneo il sistema delle regole fra le diverse tipologie di trasporto. Un'Autorità dei Trasporti con il compito fondamentale di vigilare sulla concorrenza nel mercato dei trasporti e che sia in grado di intervenire a sanzionare le possibili distorsioni del mercato.