

Ercole Incalza  
segretario del Pgt

## Queste le grandi priorità: i nuovi valichi e il trasporto merci

**1** Sarebbe facile cadere nel pessimismo più nero, basterebbe a tale proposito ricordare il continuo aumento del volume di traffico e della sua canalizzazione preferenziale su un unico modo di trasporto; il mancato passaggio dalle indicazioni e dalle strategie di Piano ad azioni concrete sia di tipo normativo che di tipo infrastrutturale; il continuo contenzioso sindacale che rende ingestibile l'intero comparto; la sicurezza nei trasporti ancora ferma a dichiarazioni di principio. Ma questo, ripeto, facile quadro pessimistico potrebbe peccare in realtà di qualunquismo e di superficialità; se infatti si fa un'analisi molto accurata, ci si accorge che la legge finanziaria del 1987, redatta subito dopo l'approvazione del Piano generale dei trasporti, può definirsi storica per quanto concerne le risorse destinate ai trasporti. Infatti, esaminando attentamente il quadro della parte finanziaria (circa 30 mila miliardi nel triennio e 53 mila miliardi nel quinquennio), la Finanziaria del 1987 si configura addirittura come «legge programma» in quanto indica, ed in questo è coerente alle scelte di Piano, in quali ambiti, in quali comparti ed in quali settori dovranno attivarsi determinati interventi.

Un'altra tematica esplosa in questo biennio è quella legata alle problematiche insorte nei sistemi urbani del nostro paese: i progetti mirati nelle aree urbane, uno specifico ministero per le aree urbane, specifiche risorse inserite in legge finanziaria, per la prima volta dopo oltre un ventennio, per la realizzazione di reti metropolitane sono tutte argomen-

tazioni maturate dal Piano generale dei trasporti e che trovano soluzione negli specifici progetti integrati. Sempre in questo biennio ha preso il via la progettazione del nuovo valico del Brennero, si sono sviluppate specifiche iniziative sulla interportualità e finalmente la legge finanziaria prevede per tali impianti intermodali.

Il sistema idroviario padano veneto non è più una ipotesi teorica ma una concreta proposta capace di arricchire di una nuova modalità, quella fluviale, un territorio nodale per la movimentazione delle merci del paese.

Sempre nel settore del trasporto delle merci la legge 132 del 1987 parla finalmente di «accesso alla professione» dell'autotrasportatore, attivando in tal modo un processo che nel breve periodo si spera riporterà in ambito fisico, logico un comparto allo stato pendente in ogni confronto concorrenziale con gli altri operatori comunitari.

Sempre in tale legge si comincia a parlare, anche se in modo poco funzionale, di trazione. Forse il limite di queste iniziative, di queste azioni è quello di essere tutte estranee ad un processo organico e sinergico che coinvolga contestualmente il settore, ma questo ruolo, questa forza aggregata spetterà al Cipet.

**2** A mio avviso le grandi priorità, coerenti alla logica comunitaria, sono essenzialmente due, la prima di carattere infrastrutturale legata alla realizzazione dei nuovi valichi: l'importanza dei valichi è insita nella stessa geografia



di trasporto altrimenti impossibile nella patologia dominante il settore, significa semplicemente ricondurre la funzione dell'autotrasporto in un'area fisiologica, nella quale si sviluppino le potenzialità di crescita organizzativa, di maturazione tecnologica e di integrazione modale di cui troviamo ampi esempi nei nostri partner europei.

D'altra parte l'attuale modo del trasporto delle merci è ricco di dicotomie e di tensioni ed è molto lontano da ciò che tecnicamente viene oggi definita la nuova logistica produttiva. L'intermodalità invocata dal Piano non è più un obbligo cui ricorrere per mantenere in equilibrio funzionale più modi di trasporto, ma è una convenienza, è quasi un ricorso necessario per l'operatore che cerca nell'uso contestuale di più modi l'ottimizzazione del processo produttivo e non del solo segmento trasporto.

**3** Il paragrafo 5 del Piano generale dei trasporti dice espressamente che: «In assenza del Cipet, e soprattutto in assenza di una operazione che raggruppi le competenze nel momento di impostazione

programmatica, il Piano rimane semplice momento di conoscenza del comparto trasporti senza alcuna reale incisività; le stesse azioni di carattere legislativo e normativo, immaginate come momenti singoli e quindi non discendenti da una politica quadro unitaria, rimangono sempre iniziative al superamento di criticità congiunturali, nella maggior parte dei casi di criticità di un singolo modo la cui soluzione spesso mette in crisi la funzionalità di un altro modo di trasporto».

Il Cipet quindi è un atto rilevante in termini addirittura di riforma istituzionale.

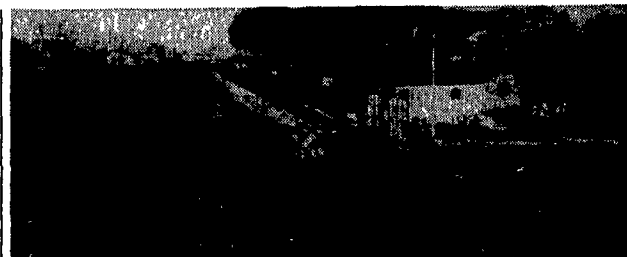
Altra iniziativa urgente è quella legata alla rilettura della legge 151/82. Il trasporto pubblico locale, il trasporto nelle grandi e medie agglomerazioni urbane è una problematica a cui bisogna dare risposte organiche e concrete. Le città in realtà sono oggi gli ambiti con massima incidenza mortale causata da trasporto, con massimo tasso di inquinamento atmosferico ed acustico; da sedi ottimali per l'abitare e per il commercio si trasformano in arroccati insediamenti produttori di disoccupazione e di forti penalizzazioni nella qualità della vita. Non intervenire nell'immediato, ri-

correndo solo a soluzioni congiunturali (blocco del centro, provvisorie soluzioni della circolazione etc.) e non affrontando nell'immediato nella sua più ampia contestualità il trasporto nell'urbano, significa non risolvere una vulnerabilità del sistema che investe integralmente l'intera economia del paese.

I progetti integrati nei sistemi urbani previsti dal Piano generale trasporti costituiscono l'unico riferimento concreto per dare risposta concreta ad una simile problematica.

**4** Suscita solo speranze, perché finalmente in modo traumatico capiamo quanto sia stato ridicolo per anni rincorrere all'interno del nostro paese individualismi gestionali, competenze frammentate, e quanto tempo abbiamo perso nell'individuare un quadro ed una sede unitari in cui disegnare strategie concrete.

Saremmo ancora in tempo, quanto meno, ad avviare le scelte di Piano, scelte tutte coerenti alla logica comunitaria. L'approvazione in sede di Consiglio dei ministri del disegno di legge sul Cipet è, a mio avviso, il primo segnale positivo in tal senso.



possa veramente effettuare la necessaria opera di coordinamento e propulsione, evitando le spinte conservatrici, fughe in avanti e false speranze. Le vicende odierne della legge finanziaria segnalano quanto sia opportuno evitare duplicazioni e sperperi a carico della finanza pubblica.

**2** L'impegno nazionale dovrebbe concentrarsi nella minimizzazione del costo del sistema dei trasporti e nella riduzione del suo impatto ambientale.

Ciò significa potenziare il modo ferroviario e renderne la gestione più economica ed efficiente, come vuole la legge 210/85.

L'Ente lavora con impegno. Occorrerebbero più consensi per un lavoro, certamente difficile anche sul piano sociale. L'Ente ferroviario va dotato dei mezzi finanziari necessari per provvedere all'espansione della sua capacità di trasporto sugli assi nei quali la domanda è concentrata. Potrà sembrare paradossale, ma il piano Alta velocità tende ad aumentare la capacità di trasporto merci, rendendo possibile sia un trasferimento di traffico merci della strada alla ferrovia, sia l'integrazione fra i due modi di trasporto secondo i rispettivi ruoli. Ed a proposito di trasporto merci, deve anche cessare lo scandalo dell'importazione e dell'esportazione delle merci tramite i porti del Nord Europa. I nostri porti devono diventare competitivi, in modo da rendere conveniente, ai paesi situati a sud del Reno e del Danubio, di servirsi naturalmente dei porti italiani.

Ma i porti del Nord Europa sono competitivi anche perché hanno alle spalle un sistema ferroviario che movimentava i due terzi delle merci che da essi arrivano o partono... Ed invece i porti italiani non si servono della ferrovia anche quando il servizio che offre è efficiente e conveniente.

Deve cessare lo scandalo dei contenitori del porto di Genova che trascurano la ferrovia ed usano la strada, pagando importi anche 4 o 5 volte maggiori della tariffa ferroviaria. L'Ente ha messo a disposizione dell'utenza treni blocco che dalla banchina arrivano direttamente ai terminali di interporto.

**3** Il primo provvedimento dev'essere l'istituzione del Cipet. Altri provvedimenti attengono all'ambito comunitario, o come nuove norme da emanare (ad esempio, in materia di tariffazione delle infrastrutture) o come rispetto dell'applicazione di quelle esistenti. Mi riferisco in particolare a quelle attinenti all'armo-

nizzazione delle condizioni di concorrenza, che sono anche condizioni di sicurezza. Ad esempio, chi controlla l'orario di lavoro dei camionisti?

Devono essere inoltre adottati provvedimenti che incentivino l'integrazione fra i vari modi di trasporto e non soltanto nell'ambito urbano.

Inoltre non può essere che lo Stato italiano finanzia le autostrade al 68% a fondo perduto e chieda alle Ferrovie di pagarsi le nuove linee e i nuovi treni con il proprio bilancio. Specie se consideriamo che la dotazione autostradale italiana è sicuramente allineata a quella europea, mentre le dotazioni ferroviarie pre-capite sono da due a tre volte inferiori a quelle francesi o tedesche.

**4** La scadenza europea, è vero, suscita speranze e timori. Le speranze risiedono nella possibilità di realizzare l'integrazione economica europea. Costituirebbe un grande passo verso la sovranazionalità. È un grande ideale. La speranza è anche che, col mercato integrato europeo, non possa sfuggirci dal fare scelte importanti che, altrimenti, subirebbero rinvii. I timori sono però prevalenti. E ciò deriva dal fatto che mancano ormai pochi anni, e il nostro paese non è ancora pronto ad affrontare l'impatto. In particolare, l'Ente Ferrovie non disporrà, a quell'epoca, dei margini di capacità di trasporto che possano permettergli di affrontare la situazione con una politica aggressiva sul piano dell'acquisizione dei traffici e si troverà, allora, costretto a giocare in difesa. Siamo facendo il massimo sforzo per accelerare le opere, per migliorare le strutture, per migliorare la managerialità dell'ente. Ma i tempi sono ristretti.

Fra l'altro, dopo il 1992, tutti i modi di trasporto dovrebbero pagarsi i costi di infrastruttura e se, per allora, non avremo risolto il problema del gap che le Ferrovie italiane hanno con il resto d'Europa in fatto di quantità e qualità di linee, stazioni, treni, il distacco potrebbe divenire irrecuperabile.

Risulteranno allora evidenti i ritardi che il nostro paese ha accumulato in materia di politica dei trasporti in generale e di politica ferroviaria in particolare, avendo lasciato tutte le iniziative ai privati e prendendo solo iniziative per assecondare le scelte utilitaristiche dei singoli. I dissesti economici ed ambientali sono sotto gli occhi di tutti. Troppo tardi abbiamo scoperto - a parole - l'intermodalità, troppo tardi ci siamo accorti dei dissesti all'ambiente. Adesso dobbiamo correre ai ripari.

del paese, l'unico in Europa a dipendere per i collegamenti non marittimi dal superamento di una massiccia barriera di chiusura con il rischio di un isolamento e comunque di una emarginazione nella misura in cui il sistema dei passaggi esistenti e di quelli in programma non raggiunge il massimo possibile di efficienza. Gli attuali 60 milioni di tonnellate in transito nei due sensi sono sicuramente destinati ad aumentare, ma già oggi la loro aggiunta alla consistenza del contestuale traffico privato crea problemi spesso angoscianti di scorrevolezza fisica e quindi di pratica possibilità di esercitare il fondamentale diritto allo scambio di persone e merci.

La seconda, di carattere più spiccatamente organizzativo, riguarda la ristrutturazione funzionale del mondo del trasporto delle merci: nel 2000 il bacino di traffico interregionale di merci nel paese supererà i 650 milioni di tonnellate. È necessario quindi pervenire nel breve periodo ad una ristrutturazione dell'offerta, perseguendo come primo atto strategico un riequilibrio modale del trasporto delle merci.

Riequilibrare il trasporto vuol dire restituire efficienza e funzionalità intermodale al cabotaggio per i collegamenti su distanze mediolunghe e dare alle reti ferroviarie quello spazio operativo che è riscontrabile in qualunque paese avanzato e che è giustificato dall'entità di fondi finanziari anche recentemente immessi in questo comparto. Merita d'essere chiarito che una simile strategia non comporta ostilità al trasporto su gomma che in questi anni ha consentito l'effettuazione di una mole

Lodovico Ligato  
presidente Ente Fs

## Lo Stato finanzia autostrade al 68% e non dà nulla per i nuovi treni

**1** Il Piano generale dei trasporti è piuttosto un documento di intenti, dato vi manca l'indicazione sia dei tempi di realizzazione, sia della spesa necessaria e delle relative fonti di finanziamento.

Del resto lo stesso Pgt indicava una serie di indispensabili atti successivi - i progetti di corridoio, la localizzazione dei quindici centri intermodali di secondo livello e così via - che non hanno avuto attuazione; di più, non sono stati nemmeno avviati, facendo del piano un'o-

pera incompiuta, un generoso quanto, per ora, inutile tentativo di razionalizzazione.

Inoltre, la mancanza di un organo di coordinamento, in presenza di competenze ripartite fra più organi, non ha contribuito ad un miglioramento della situazione del sistema dei trasporti italiani. Ma non sono stati fatti grandi passi neanche nella politica comunitaria dei trasporti.

Spero che il Parlamento approvi la costituzione del Cipet nel più breve tempo possibile: sarà un passo avanti, sempreché tale organo



Società TFi  
Trasporti ferroviari  
Italiani S.r.l.

- TRASPORTI INTERMODALI
- TRASPORTI FERROVIARI
- ▽ CONSULENZA LOGISTICA

Sede legale: Milano - Viale Premuda, 10  
Centro commerciale: Sesto San Giovanni (MI) - Piazza Diaz, 12  
Tel. 02/2407251 n. 4 linee Sel. passante  
Tel. F.S. 5369 - Telex 310503 - Telefax 02/2470614

**il gruppo italstat**  
opera nel settore dell'ingegneria civile e della costruzione e gestione di grandi infrastrutture attraverso il controllo di sette comparti operativi nei quali si raggruppano le società controllate e collegate:

- servizi di ingegneria
- costruzioni generali e grandi lavori
- concessionarie di costruzione e gestione di infrastrutture
- manutenzione di opere pubbliche ed infrastrutture
- concessionarie di edilizia pubblica e di servizio
- costruzioni di edilizia residenziale e sociale
- infrastrutture urbane di pubblico interesse.

Le aziende del gruppo italstat costituiscono uno strumento cui le amministrazioni centrali o locali possono ricorrere per avviare concretamente a soluzione i problemi posti dalla realizzazione di importanti programmi di opere pubbliche, nei vari aspetti propositivi, organizzativi, esecutivi o di supporto.

Progettazione, coordinamento esecutivo, esecuzione, esercizio di qualsiasi opera di ingegneria civile, tutte le fasi cioè del processo realizzativo e della vita di una costruzione, costituiscono la principale specializzazione del gruppo italstat.

PRINCIPALI AZIENDE DEL GRUPPO

- Autostrade
- Autostrada Pedemontana-Lombarda
- Autostrada Torino-Savona
- Bonifica
- Castella
- Cidonio
- Condotte d'Acqua
- Con.Piem.
- Edil.Pro.
- Edilveneziana
- Garboli
- Ibrovie
- Im.Co
- Infrasud Progetti
- Intermetro
- Isa
- Italcontractors
- Italeco
- Italedil
- Italgenco
- Italiana Monte Bianco
- Italpark
- Italposte
- Italstat International
- Italstrade
- Itatekns
- Italter
- Mantelli
- Mantelli Estero
- Mededit
- Metrorama
- Pavimental
- Pim
- Rav
- Rep
- Sappro
- Sat
- Siaca
- Sicit
- Sistemi Urbani
- Società Autostrade Meridionali
- Sotegni
- Spamo
- Spea
- Stretto di Messina
- Svel
- Tangenziale di Napoli

gruppo  
**iri-italstat**