



# LE INFRASTRUTTURE DI CONNESSIONE

**Introduzione del Senatore Lodovico Sonego**

Il documento è già pubblicato da [www.lodovicosonego.it](http://www.lodovicosonego.it)

**Martedì 21 luglio 2015**

h. 10.00 Sala dell'Istituto di Santa Maria in Aquiro  
Piazza Capranica, 72 - Roma

Gentili ospiti,

l'incontro odierno si prefigge di fare il punto sulle strategie e sulle azioni da implementare in tempi ravvicinati per migliorare in modo sensibile la connessione tra reti e nodi del sistema trasportistico nazionale; proponiamo cioè di concentrare l'attenzione su un aspetto specifico della politica italiana del trasporto, le infrastrutture di connessione come dice il titolo del convegno, senza farci prendere la mano da divagazioni che non aiuterebbero ad affrontare l'argomento.

L'approfondimento di questa mattina si colloca in un quadro generale che definirei come segue: l'Italia ha superato la drammatica emergenza del 2012 ed è uscita dalla procedura di infrazione per eccesso di deficit, Governo e Parlamento stanno procedendo con le riforme strutturali e ora ci sono segnali incoraggianti -anche se tutt'ora insufficienti- sul versante della ripresa del PIL e degli investimenti. La grande sfida cui ora è chiamato tutto il sistema Paese è costituita dallo sforzo per far crescere il prodotto lordo colmando il divario di produttività che ci separa dai *frontrunner* continentali e globali.

Sofferamoci sulla questione produttività che è il cuore della vicenda trasportistica italiana così come dell'economia in generale. Il sistema economico nazionale non potrà riprendere un cammino di crescita duratura e sensibile confidando su variabili come il deficit pubblico o la svalutazione monetaria come accaduto in passato; la ripresa economica ci sarà e si manifesterà con l'intensità necessaria solo se saremo in grado di sostituire la vecchia ricetta della svalutazione monetaria con quella della svalutazione interna, ciò deve tradursi in una significativa riduzione dei costi di trasporto e logistica con l'obiettivo di aumentare la produttività del lavoro e del capitale investito. In altri termini far crescere la competitività.

**La chiave dell'incontro di oggi è esattamente questa: come organizzare in un triennio una politica delle infrastrutture di connessione che sia in grado di contribuire ad un programma di svalutazione interna sul versante del trasporto e della logistica.**

Sottolineo che la sfida è attuare cose che ci diano risultati in 36 mesi e faccio appello a chi mi seguirà nella discussione affinché si evitino divagazioni che vadano oltre l'orizzonte dei tre anni.

Se vogliamo organizzare un programma di svalutazione interna dobbiamo affrontare le tre seguenti questioni:

1. migliorare la dotazione infrastrutturale di connessione con interventi da concludere in 36 mesi;
2. migliorare a regolazione vigente la gestione delle infrastrutture di connessione. Entro 18 mesi;

3. migliorare la regolazione dell'uso delle infrastrutture di connessione con un rafforzamento consistente della concorrenza. Anche per lavoro e servizi ed entro 18 mesi.

Se si considera che i tre assi di intervento intersecano trasporto ferroviario, aereo, su strada, via mare e nelle acque interne ne emerge una matrice di una certa complessità attuativa, anche dal punto di vista politico. Tuttavia questa è la sfida e nessuno può ritrarsi.

	Trasporto <b>ferroviario</b> passeggeri e merci	Trasporto <b>aereo</b> passeggeri e merci	Trasporto su <b>strada</b> passeggeri e merci	Trasporto via <b>mare</b> passeggeri e merci	Trasporto in <b>acque</b> <b>interne</b> passeggeri e merci
Migliorare la dotazione infrastrutturale. <b>36 mesi</b>					
Migliorare la gestione delle infrastrutture a regolazione vigente. <b>18 mesi</b>					
Migliorare la regolazione della gestione delle infrastrutture. Concorrenza anche per lavoro e servizi. <b>18 mesi</b>					

Aggiungo qualche considerazione di contesto. Il mondo della mobilità di merci e persone è in trasformazione e dovremo tenerne conto: richiamo solo alcuni dei cambiamenti da ricordare già per le azioni a 36 mesi.

- a. la regolazione comunitaria, seppure in modo troppo lento e a volte ondivago, si orienta verso soluzioni maggiormente indirizzate al mercato e alla concorrenza;
- b. l'Autorità di Regolazione dei Trasporti sta svolgendo un ruolo incisivo che solo due anni fa non c'era;
- c. la spesa pubblica nel settore dei trasporti non potrà mantenere i livelli attuali. Nel nostro Paese ciò vale soprattutto per il TPL passeggeri che va sottoposto alla cura della svalutazione interna anziché alla semplice *spending review*. La svalutazione interna può consentirci di spendere meno aumentando qualità e quantità del servizio, la semplice *spending review* si limita a ridurre l'*output* industriale. L'esempio che faccio per il TPL è estensibile;
- d. il massiccio ricorso all'innovazione tecnologica e gestionale può fare la differenza. Le innovazioni ci sono o sono possibili, si tratta di farne un uso organizzato e pervasivo;
- e. la rete infrastrutturale italiana ed europea si sta evolvendo. Faccio degli esempi: il tunnel di base del Gottardo sarà operativo ad inizio 2017, i tunnel di base del Semmering e del Koralpe in Austria

lo saranno nel 2022 e nel 2024, quelli del Brennero e della Torino-Lione seguiranno. Proviamo ad immaginarci l'enorme impatto di tali opere sulle strategie continentali e nazionali. Cambierà moltissimo.

- f. la privatizzazione del 40% del Gruppo FSI. Dico subito che sono molto favorevole a quella privatizzazione, sin tratterà di approfondire gli obiettivi e le modalità della quotazione ma il bersaglio fondamentale è condiviso e il Governo avrà in Senato il dovuto sostegno del Gruppo del Pd.

Fin qui vi ho parlato di obiettivi macroeconomici, di contesto oppure di metodo; sulla base di tale approccio propongo ora tre prioritari temi di interconnessione infrastrutturale sui quali lavorare tenendo ovviamente conto delle premesse che ho indicato:

- interconnessione dei porti marittimi con la rete ferroviaria e quella delle acque interne;
- interconnessione degli aeroporti con la rete ferroviaria AV/AC e le reti urbane;
- interconnessione delle reti del TPL.

### **Porti**

Si tratta di scegliere un ristretto elenco prioritario di scali sui quali concentrare gli interventi, i porti in questione non possono che essere quelli indicati dalla programmazione comunitaria. In tali scali vanno realizzate le condizioni fisiche per allestire in prossimità della banchina treni completi da 750 metri. Si tratta di investimenti che si possono completare in 36 mesi senza ricorrere a finanza straordinaria ma semplicemente spendendo bene le risorse pubbliche già disponibili e magari attuando qualche *ppp*.

I treni da 750 metri vanno instradati con costi di manovra più bassi. La regolazione della manovra, (oggi siamo in presenza di una regolazione formale stabilita da autorità pubbliche e inoltre di una addizionale regolazione di fatto che va soppressa al più presto) deve essere fondata sulla più esplicita concorrenza aprendo realmente la contendibilità del servizio a qualsiasi operatore italiano e straniero che disponga dei requisiti tecnici e di sicurezza. Oggi siamo molto distanti da questo desiderio. La maggiore competitività dei porti del Nord Europa rispetto a quelli mediterranei dipende dalle infrastrutture ma anche da una maggiore apertura al mercato nei servizi.

Richiamo infine la necessità che le autorità portuali debbano abbandonare l'ambito delle gestioni riconducendo la loro missione alla lettera e allo spirito della legge 84/94 che le istituì come soggetto regolatore e non di gestione.

### **Aeroporti**

Gli scali con maggiore traffico passeggeri, a cominciare da quelli con il più consistente collegamento intercontinentale, vanno collegati alla rete ferroviaria AV/AC e a quella tradizionale per consentire

un reale trasferimento modale da e per le reti urbane. Questo obiettivo implica una strategia condivisa tra trasporto aereo, trasporto ferroviario su lunga distanza, trasporto pubblico locale. Anche in questo caso non serve finanza pubblica straordinaria. Serve invece uno sforzo davvero eccezionale in innovazione gestionale di tutti e tre i segmenti del trasporto combinato, ma soprattutto del segmento ferroviario e ancora di più di quello urbano che è tradizionalmente estraneo al mercato.

### **Reti del TPL**

Il TPL è il segmento meno evoluto perchè più lontano dal mercato, addirittura ostile. C'è un problema di connessione delle infrastrutture del TPL con quelle delle altre modalità di trasporto e c'è addirittura una grande questione di connessione tra diverse modalità di trasporto dello stesso TPL, per tacere del titolo di viaggio unico o della tariffazione integrata. In questo caso la sfida è davvero impegnativa e richiede ad un tempo la riforma legislativa del sistema, superamento del *In House Providing* anzitutto, e l'avvio di esperienze pilota nei grandi aggregati urbani.

Vorrei da ultimo focalizzarmi su Trenitalia Cargo ossia sul principale vettore italiano delle merci su ferrovia. Come è noto sono un assertore molto convinto della competizione di mercato e dentro quel contesto faccio sempre il tifo per tutto ciò che è Italia, in questo caso Trenitalia.

Al vettore del Gruppo FSI chiedo anzitutto di dotarsi di una convincente strategia del trasporto merci candidandosi a vincere la competizione di mercato nell'accompagnare oltre frontiera le merci dell'Italia che è la seconda potenza manifatturiera ed esportatrice del continente.

Trenitalia Cargo deve avere l'ambizione di accompagnare le merci italiane in tutta Europa, tutto questo oggi non accade. E' ragionevole?

Il vettore del Gruppo FSI ha una politica poco ambiziosa ed efficace entro i confini nazionali e inoltre non è in grado di attraversare i confini dello Stato perchè sostanzialmente non dispone di una flotta di materiale politensione da trazione nè dispone di personale di macchina plurilingue ed abilitato ad operare sull'infrastruttura di paesi terzi. Per varcare i confini bisogna per forza rivolgersi ad altri vettori. Altri paesi hanno da tempo deciso diversamente e infatti operano da noi pur nei ristretti spazi consentiti dalla regolazione di fatto praticata nel nostro Paese.

Ho citato l'argomento dell'accompagnamento delle merci oltre i confini come metafora dell'ambizione ad un ruolo FSI nel cargo che oggi non c'è.

Nel definire la strategia industriale da associare alla privatizzazione del 40% del Gruppo si tratterà di tenerne conto.

&&&&&