

Trasporti e ferrovie un piano da Lupi

Enrico Musso

Nelle "larghe intese" dominano le norme-bandiera con cui i partiti contano di far digerire ai propri elettori ("la nostra gente") l'alleanza con gli altri ("quelli là"). Temi pensati per i media e la piazza - via l'Imu!, morte a Equitalia! - atti a rivendicare una vittoria politica. Ciò che è inutile a questo scopo è rimasto fuori dalla (pur lunga e costosa) lista. È il caso dei trasporti - dall'assetto di porti e aeroporti alla mobilità di cittadini e pendolari - che condiziona la competitività delle imprese e la qualità della vita. Se idee ci sono, non sono state dichiarate.

segue a pagina 10



Agenda in quattro punti per i trasporti in Italia

Enrico Musso

segue dalla prima

Un'idea dichiarata anche troppo è che serve la crescita. Incompiuto il trinomio salvifico di Monti (rigore, equità a macchie di leopardo rigorosamente non smacchiate, crescita non pervenuta) ora tutti scoprono che di rigore si può morire. Il dietologo della finanza dice di mangiare meno schifezze (sprechie e ruberie), più vitamine (innovazione, istruzione, ricerca), carboidrati quanto serve (stipendi e pensioni). Ma ci vuole un trainer per sviluppare i muscoli e usare le energie messe in circolazione. Il sistema logistico è l'apparato circolatorio della società e di buona circolazione di persone e cose ci sarà bisogno per intercettare la ripresa. Letta non ha solo parlato di crescita: ha indicato una crescita diversa. I 20-30 miliardi che servono non sono maggiori tasse per nutrire la bestia ma coperture per poter ridurre le tasse (Imu, Iva, lavoro). Più il reddito di cittadinanza, pilastro di una società liberale

tesa all'uguaglianza.

Tutto bello. Ma meno tasse generano crescita duratura se a più domanda corrisponde più produzione. Serve produttività, riducendo non solo le tasse ma tutti i costi inclusa la fattura logistica. Non limitarsi a lasciare denaro nelle tasche di imprese e persone, ma permettere loro di usarlo meglio: con più profitti (minori costi di distribuzione, certezza degli approvvigionamenti e dei tempi, minori scorte) e più utilità (spostamenti più rapidi ed economici, minori consumi e inquinamento). E con benefici su concorrenza, investimenti, occupazione, gettito fiscale. Un'agenda ci vuole, non si può vivere di emergenze: un guasto, un incidente, un evento naturale possono paralizzare una città o l'intero paese per ore o magari giorni. Per non parlare di un'agitazione di autisti o di controllori di volo. Le priorità:

1. Autorità dei trasporti. Bisogna farla partire. Dovrà ristabilire concorrenza e trasparenza in un settore terreno di razzia per gli appetiti dei partiti, dai consigli di amministrazione alle assunzioni di amici e parenti. Primi compiti,

la separazione vera fra rete e servizio ferroviario e la definizione chiara del servizio universale per porre fine agli aiuti di stato occulti.

2. Riforma dei porti. Legge nuova, non una batteria di emendamenti a quella vecchia. Servono autonomia finanziaria (per selezionare gli investimenti senza attingere al calderone comune), snellimento del governo dei porti, accorpamento in pochi *range* che abbiano economie di scala e massacrata adeguata ai giganti mondiali dello shipping e dei terminali.

3. Rivedere gli aiuti all'autotrasporto. Gli incentivi devono essere mirati all'innovazione, al risparmio energetico, al consolidamento del settore, all'intermodalità che in un paese con 7500 km di costa deve diventare asse portante della direttrice Nord-Sud, decongestionando le strade.

4. Riorganizzare la mobilità urbana, oggi stretta fra contributi pubblici in calo, inadeguatezza tecnica dei comuni, impossibilità di investire, servizi ferroviari da terzo mondo. Serve dare priorità al trasporto collettivo, aumentarne qualità e quota di mercato, ren-

derlo complementare a quello privato, superare il monopolio per sbloccare gli investimenti.

Queste liste due o tre governi fa sarebbero state uguali. Pensiamo ai trasporti solo per costruire infrastrutture, pur importanti, o difendere privilegi. Il servizio e l'utente contano zero. Sulle infrastrutture si approfitti della crisi per selezionare quelle che servono davvero, non solo a chi le costruisce. Più ferrovie e metropolitane, poche autostrade (più che altro raccordi), stop ai porti senza navi e ai capricci campanilistici degli aeroporti di quartiere. Il trasporto non richiede solo hardware ma software: informazione, intelligenza, organizzazione, complementarietà, coordinamento. Un vasto programma. Cambierebbe l'Italia più di quanto si pensi. Il neoministro Lupi è uno dei visi meno logori della politica, pur se la nomina risponde a criteri di spartizione fra/dentro i partiti - come molte altre nel governo Letta, ansioso di archiviare la stagione dei sedicenti tecnici. Quando problemi e soluzioni sono noti e consolidati, la capacità politica - e Lupi ne ha - serve anche più della competenza tecnica. Per la volontà politica, staremo a vedere.