

Trasporti e infrastrutture

La mobilità ,sia essa di uomini che di merci, è una delle più importanti attività umane.

Tutta la civiltà dell'uomo è avanzata sulle strutture di trasporto, basti pensare alle strade romane o alla ferrovia che attraversò l'America del Nord, cambiando irreversibilmente la storia di quel continente. Più prosaicamente consideriamo che ,oggi in Italia il PIL dovuto alla mobilità è considerato pari al 20-25% del totale.

Una cifra enorme, quindi commisurata alla valenza socioeconomica dell'argomento.

Se consideriamo poi che, nella società odierna, il tasso di mobilità cresce di circa dell'1% in più della crescita del PIL, si può comprendere come i due dati siano strettamente correlati e come portino a due ovvie conclusioni: la prima è che la necessità di nuove infrastrutture e di progettualità sia facilmente prevedibile e programmabile, visto che il PIL è un parametro sul quale si possono fare previsioni attendibili, la seconda è che la mobilità influenza in modo diretto il Pil stesso.

Queste considerazioni sono talmente ben note da sfiorare l'ovvio. Tutti i Governi, fin dall'epoca dei fenici hanno considerato le infrastrutture stradali e portuali come elemento fondamentale per promuovere la propria economia. Nel diciannovesimo secolo la politica delle infrastrutture ha posto l'accento sulle realizzazioni ferroviarie, che hanno dato un fortissimo impulso, insieme con le spese militari, alle economie delle società occidentali. Basti pensare che l'Italia nel 1900 destinò il 17,3% del Bilancio dello Stato per la realizzazione di infrastrutture di trasporto. Un dato eclatante che non solo ha valenza economica ma anche politica, poiché, soprattutto la ferrovia era vista come elemento di unificazione del paese.

Le cose sono progressivamente cambiate nel secolo ventesimo e l'ultimo grande sforzo nel campo della mobilità venne fatto negli anni 60 70 con la realizzazione della rete autostradale .Facciamo notare che, in quegli anni, la spesa per investimenti era pari a circa il 3,5% del Bilancio. Oggi siamo alla paralisi e la spesa è scesa all'1,5% del Bilancio.

Aggiungendo a ciò l'esplosivo aumento dei veicoli su gomma si è giunti ,al Nord alla paralisi prossima ventura della mobilità su strada.

Gli USA hanno 35 veicoli per Km di strada statale, la Germania circa 80, l'Italia 120, la Lombardia 190. Una situazione insostenibile.

Che fare per rimediare e per rilanciare la mobilità Padana ?

Riteniamo che in primis occorra cercare di capire come mai si è giunti a questo punto.

A nostro avviso le cause sono tre:

1) L'adesione acritica alla teorie di Pasquale Saraceno per lo sviluppo del Sud, secondo le quali, per stimolarne l'economia occorreva effettuare dosi massicce di denaro pubblico, costruire strade, autostrade ed in generale infrastrutture ha penalizzato fortemente la mobilità del Nord.

Questa filosofia è tuttora imperante, visto che anche l'ultimo contratto di programma Stato Ferrovie, stipulato dal Governo Prodi ha destinato il 70% delle risorse al Sud.

2) La progressiva urbanizzazione della Padania, con il suo carico di intasamento stress ,inquinamento ha reso le popolazioni del tutto intolleranti verso nuove infrastrutture, viste come una perdita di quella qualità della vita già abbondantemente compromessa.

Se a ciò aggiungiamo la più grande approssimazione nella progettazione, la mancanza per anni di qualsiasi attenzioni a forme di VIA ed il fatto che tutte i grandi progetti infrastrutturali degli anni 80 sono stati largamente inquinati da concezioni assai dubbie se non tangenzialie, si capisce perché la coscienza popolare ha impedito la realizzazione di numerose opere. Se ciò ha salvaguardato l'interesse delle popolazioni locali, ha però fatto pagare un prezzo pesantissimo alla Padania in termini di moderne infrastrutture.

La Pedemontana lombarda ,programmata e FINANZIATA negli anni 80 non vede la luce e così interporti e linee ferroviarie ad alta capacità.

- 3) Le procedure amministrative sono complesse e farraginose; si calcola che, per realizzare una nuova opera, il tempo di effettiva costruzione occupi il 30% del tempo complessivo. Se a ciò si aggiunge il meccanismo della Conferenza dei servizi che prevedeva l'unanimità di tutte le amministrazioni locali, si configura un quadro di paralisi del sistema.

Progetti per l'immediato

La situazione è drammatica, per cui ogni intervento non può prescindere da interventi correttivi immediati.

Da parte nostra ne abbiamo considerati due che possiamo considerare emergenziali:

- 1) Attivare immediatamente le autostrade del mare
- 2) Stimolare e incoraggiare la circolazione notturna dei mezzi pesanti in un'ottica di "Economia delle 24 ore"
- 3) Varare la "Legge Obiettivo" come strumento di snellimento delle procedure

Progetti a medio e lungo termine

I progetti a medio e a lungo termine non possono che essere visti nell'ottica della devolution prima e del federalismo poi. Nel settore dei trasporti essa è già stata in parte avviata: infatti a medio termine dovrebbe partire il Servizio Ferroviario Regionale, mentre con i Dlgs n. 112/98 e 461/99 si è dato il via alla regionalizzazione di quelle Strade statali che siano in realtà di esclusivo interesse regionale.

Si ritiene perciò che un programma di Governo centrale debba riguardare soltanto gli aspetti di interesse nazionale e internazionale e quindi grandi vie di comunicazioni quali ad esempio i corridoi europei, i grandi hubs o porti di interesse strategico nazionale, mentre le restanti infrastrutture debbono essere lasciate alla programmazione regionale, comprese le comunicazioni tra le regioni.

Partendo dalle teorie di Keiniki Omhae, occorre stimolare un cambiamento culturale complessivo e programmare le infrastrutture là dove esse servono.

A questo proposito i dati parlano chiaro: gli scambi internazionali della Padania avvengono con l'Europa e pertanto le merci vanno a Nord e provengono da Nord se si escludono i prodotti energetici e siderurgici che però seguono una loro filosofia particolare.

Quindi l'obiettivo strategico da perseguire sono i trafori alpini e la grande trasversale EST OVEST.

Occorre stanziare risorse pubbliche pari almeno all'1% del PIL, poiché il Project finance non è la panacea di tutti i mali anche se può essere un prezioso strumento operativo.

Occorre spezzare l'equazione: crescita del PIL = crescita del traffico. Ciò è possibile con politiche di decoupling che però implicano un ripensamento del funzionamento di tutta la società.

E' questo però un nuovo approccio innovativo che può portare a grandi risparmi, non solo in termini finanziari, ma anche in termini di ambiente e sicurezza. E' una sfida complessa, che però un movimento innovatore e, per certi versi, rivoluzionario come la Lega Nord non può non affrontare.

Occorre prepararsi alla sfida dell'E Commerce che proporrà a breve nuove e gravi problematiche

Sen . Roberto Castelli
Responsabile Trasporti e Infrastrutture
Segreteria Politica Federale

Chiuduno – 1,2,3, dicembre 2000