

DIBATTITO

19/10/2014

LUCIO BIANCO

(c.s.)

Vorrei cominciare io, facendo più che una domanda una considerazione. Lei, dott. Baron, ha citato tra le motivazioni del successo del trasporto stradale la nuova logistica industriale, che ha modificato il sistema economico e produttivo. Ciò di cui, secondo me, bisogna avere consapevolezza, è che il trasporto stradale resterà ancora per molto tempo dominante. Attraverso l'integrazione modale, bisogna fare in modo che il flusso di domanda previsto per il futuro non vada a cadere tutto sul trasporto stradale. Sicuramente c'è una quota di trasporto che potrebbe essere trasferita su altre modalità, ma resta il problema della distribuzione locale, perché, comunque, qualsiasi altra modalità di trasporto non può assicurare il trasferimento dei beni *door to door*, e quindi c'è tutto un problema di trasporto locale che richiede, ancora una volta, il trasporto stradale con mezzi di trasporto, peraltro, più piccoli, e non con i grandi tir che viaggiano sulle nostre strade. Il futuro è certamente l'integrazione modale, l'integrazione dei sistemi, ma con la consapevolezza che, alla fine, la distribuzione locale non può che avvenire attraverso il trasporto stradale. Occorre, pertanto, riconsiderare tutte le infrastrutture di trasporto esistenti sul territorio per soddisfare questa domanda.

Naturalmente, la domanda è legata al problema della localizzazione dei sistemi produttivi, ma in ogni caso immaginare di sostituire e ridurre la quota di trasporto stradale a una quota che sia paragonabile a quella di altre modalità, a mio avviso, diventa poco realistico, fermo restando che bisogna sfruttare tutte le capacità delle altre modalità di trasporto che oggi non vengono utilizzate.

ALAIN BARON

(c.s.)

Una risposta brevissima. Il Libro Bianco non propone di ridurre la quota del trasporto stradale, propone che la quota di trasporto stradale resti la stessa del 1998 fino al 2010, cioè l'aumento medio delle tonnellate trasportate dovrebbe essere lo stesso per tutte le modalità di trasporto.

Negli ultimi anni abbiamo avuto, invece, una tendenza completamente diversa: l'aumento è stato molto forte per la strada, mentre è stato quasi nullo, o certe volte anche negativo, per gli altri modi di trasporto.

È ovvio che non possiamo fare a meno del trasporto stradale, specie per un Paese come l'Italia, fatto di piccole-medie imprese, che non hanno delle quantità importanti da trasportare. Tuttavia, per una regione come la Sicilia, che si trova al confine estremo della Comunità, rispetto alla quale i mercati principali si trovano a 1.500-2.000 km più a nord, si può forse pensare di utilizzare per una parte del tragitto altre modalità, quali quella marittima (le arance di Sicilia, per esempio, arrivano nel Nord Europa via camion, non attraverso altre modalità di trasporto, e forse si può pensare, viste le tonnellate trasportate, che esistono delle alternative). Queste sono le proposte della Commissione, accettate bene dal Parlamento Europeo, molto meno bene dal Consiglio, che considera le nostre proposte un po' troppo rivoluzionarie.

GIUSEPPE SCIARRONE

(Esperto di trasporti)

Attendarsi che la politica di sviluppo delle infrastrutture possa essere aiutata dallo strumento del partenariato pubblico-privato è, quantomeno, nel panorama italiano, molto illusorio. Lo dimostra la storia, perché adesso si chiama partenariato, prima si chiamava *project financing*, ancora prima, finanza di progetto; di fatto è da 15 anni che se ne parla, ma in Italia di realizzazioni non se n'è vista neanche una. È un fatto oggettivo, perché, come diceva il dott. Ba-

ron, le certezze nella realizzazione di un'infrastruttura di trasporto in Italia sono insufficienti per indurre qualunque investitore privato ad immettere nella realizzazione di un'infrastruttura capitali consistenti.

L'esperienza dell'alta velocità in Italia è stata significativa a questo proposito, inizialmente con una partecipazione dei privati che doveva essere consistente, nell'ordine del 40%, ma, alla fine, l'opera sarà realizzata a carico delle finanze dello Stato.

Con riferimento al problema del Ponte di Messina, il Ministero dei Lavori Pubblici ha svolto un anno fa uno studio, bandendo una gara internazionale, aggiudicata da un gruppo di imprese internazionali che ha pertanto condotto lo studio, condizionato però da un vincolo: la precedente legge Merloni stabiliva che il *project financing* dovesse coprire almeno il 50% dell'investimento dell'infrastruttura. Quindi, lo studio era finalizzato a capire se si poteva arrivare a questo 50%, ma con tanti di quei rischi e tante di quelle incertezze che, se io fossi un investitore privato e dovessi decidere se partecipare ad un'opera di questo genere, francamente sarei orientato in senso negativo. Adesso, la correzione della Merloni, che abbassa questo limite del 50%, forse apre maggiori prospettive al Ponte sullo Stretto di Messina.

L'ultima osservazione riguarda la competizione nel settore ferroviario: in Italia la competizione è possibile anche sul mercato interno perché questa volta il governo italiano ha anticipato anche l'Europa, e con la finanziaria del 2000 ha aperto, nel settore delle merci, la competizione anche sul mercato interno.

LUCIO BIANCO
(*c.s.*)

Ringrazio tutti i Relatori e coloro che sono intervenuti in questo interessantissimo dibattito e dichiaro chiusi i lavori di questa prima sessione.

Grazie.

