

*Riccardo Conti*

Assessore regionale alle grandi infrastrutture

Vorrei fare una premessa, di solito le premesse sono pericolose perché portano via tempo, ma in questo caso è necessaria.

Dovendo affrontare dal punto di vista delle competenze istituzionali e operative, prima di tutto, vorrei ragionare sull'approccio che il Governo regionale, ed in particolare la Regione Toscana, può avere ragionevolmente, logicamente e istituzionalmente al tema delle grandi infrastrutture.

Non tanto per parlarvi del nostro piano regionale della mobilità e della logistica, di cui colgo l'occasione per ricordarne l'esistenza a Ercole che, a suo tempo, ebbe modo di lodarlo, ma per vedere se il ragionamento che noi abbiamo fatto è condivisibile.

Diamoci obiettivi di merito, strategici. Mobilità di persone e delle merci ambientalmente sostenibili, questo è il primo obiettivo, quindi tante cose che ho sentito dire qui, e che condivido: riequilibrio e integrazione dei vari modi di trasporto, ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture eliminazione delle strozzature, promozione dell'innovazione tecnologica. Come vedete ragiono in maniera integrata; lo fa il nostro piano e mi sembra che sia l'unico approccio possibile. Non può esistere un Governo regionale che il martedì si occupa di eliminare le strozzature ed il giovedì valutare l'impatto ambientale, è necessaria una uniformità di intenti.

Secondo tema strategico, come porre i cittadini al centro di una politica dei trasporti. Anche qui garanzia di integrazione: è il cittadino al centro. Condizioni di accessibilità alle funzioni distribuite sul territorio, i cosiddetti livelli minimi o essenziali (nella terminologia dei trasporti). Come rendere consapevoli i cittadini dei costi in un processo di governo trasparente e comprensibile di grande rilievo; sono costi che storicamente hanno rappresentato costi occulti quelli dei trasporti.

Come migliorare la sicurezza: rappresenta una terza impostazione strategica, ossia una governarce efficace; e quindi la cooperazione degli attori.

In questa premessa abbiamo collocato un ragionamento che problematizza il nodo della mobilità, nel senso che è un diritto, è un'opportunità, è un costo, o direttamente percepito da chi si sposta, perché paga, o come costo esterno (di congestione e inquinamento) o come costo occulto di cui rendere consapevole il cittadino. Se è un costo deve essere ottimizzato. Ne deriva parallelamente che la realizzazione di nuove infrastrutture non è di per sé un obiettivo. Il punto è fare le infrastrutture che servono, e solo quelle che servono, in relazione a quegli obiettivi strategici a cui mi riferivo. Naturalmente la regione non è un'isola, ma bisogna che condivida questo ragionamento ai vari livelli, in primo luogo con il Governo regionale, ossia bisogna che lo condivida anche con il sistema delle autonomie. Partiamo quindi da una visione fortemente integrata di obiettivi di qualità.

Passiamo alle infrastrutture.

Nel caso nostro, le analisi ci fanno un quadro della Toscana di questo tipo: una buona infrastrutturazione ferroviaria, pur con alcune strozzature, una strategia per affrontare questo nodo (Alta capacità, Alta velocità sono i principali punti su cui si basa ogni ragionamento che noi facciamo). A questo si deve aggiungere un piano operativo, ossia tanti miliardi di programmi che si stanno via via attivando che in questi anni hanno avuto anche una buona tenuta in questi anni. Questo tema è un po' il cardine della Toscana di domani. Si tratta di una cardine strategico che non riguarda solo la mobilità, ma riguarda anche gli assetti del territorio, ossia la Toscana di domani. Una rete stradale fortemente carente sia nei rapporti intraregionali, sia interregionali e nazionali, come dice un Toscano illustre, Benigni, se si sfila la Toscana l'Emilia batte sulla Lazio. È evidente che dalla Toscana ci passano le grandi direttrici nazionali.

Un sistema portuale con discrete potenzialità, non aggiungerò altro, poiché in merito ha già detto molte cose importanti Francesco Nerli.

Molto importante è anche la capillare distribuzione di scali merci, cui si contrappone una utilizzazione di scali merci praticamente inesistenti. Qui entriamo in un campo dove il fattore limitante non è tanto l'infrastruttura, ma è un ragionamento che si intreccia con l'innovazione tecnologica, con l'impresa, con gli operatori, con la mobilità, con quel ragionamento integrato che vi dicevo, perché se volessi affrontare il tema della forte carenza di un trasporto merci su rotaia in Toscana, ponendomi problema degli scali merci, mi pongo in realtà un problema che non c'è, poiché è in realtà connesso alla mancanza di intermediari di imprese e di nodi strategici di interscambio.

Esiste inoltre un'offerta di trasporto aereo sottodotata, ma non approfondisco questa tematica per non cadere nel rischio di puro folclore locale e in polemiche che in questo periodo stanno coinvolgendo tale aspetto.

Non ho proposto un'analisi puntuale, ma ho semplicemente fatto alcuni flash.

Naturalmente, noi al centro di questa nostra idea abbiamo il discorso ferroviario, ma l'esempio che vi volevo proporre attiene alla rete autostradale perché questo tipo di ragionamento vediamo dove ci porta.

Uno dei temi ricorrenti in discussioni che si svolgono in vernacolo, e che ovviamente non hanno un grande riscontro a livello nazionale, è che ci vorrebbe una bretella Barberino-Incisa che aggiri il nodo fiorentino. Apro una piccola parentesi: non so se ci sono altre aree che sono investite da processi di reinfrastrutturazione più di quella Toscana e, in particolare, di quella fiorentina; io credo di no, perché la somma dei lavori autostradali, della Variante di valico, della Terza corsia, dei lavori ferroviari del tunnel più lungo d'Europa, mi pare che qua ci sia una reinfrastrutturazione a livelli elevatissimi, vuoi perché è un po' abbiamo lavorato, vuoi perché, Benigni docet, ci troviamo in una collocazione geografica strategicamente rilevante per la mobilità tra Nord e sud d'Italia.

Se proiettato su scale più ampie è un errore, mentre per il sistema locale è un errore in quanto devia l'attenzione dal problema strategico in questo momento, che è il gestire un ciclo di investimenti, integrarlo in qualità, e in qualità sono le cose che dice

Nerli, quelle che dico io, pensare che a un certo punto dovremmo rifare una nuova programmazione, ma porsi il problema della gestione di un programma di investimenti, tema che è sullo sfondo di questo convegno. Io dico che una classe dirigente locale, che ha rapporti verso l'alto e verso il basso, che non si ponga il problemi della gestione è una classe dirigente mediocre. La gestione è il modo con cui si affrontano tanti dei problemi che voi avete posto, che quando vengono posti per via legislativa combinano danni (commenterò fra un po'). Gestione consiste anche nel fatto che una classe dirigente si ponga il problema che sul proprio territorio il moltiplicatore di questi investimenti sia il più elevato possibile, ovvero, che ci sia una ricaduta in termini di rapporto con l'università, le imprese, ecc. Non sto semplicemente parlando della gestione degli appalti, lo farò in seguito, anche se posso anticipare che non mi fa piacere se i camion che trasportano di materiale inerte dei cantieri autostradali vengono tutti da Napoli.

Ciononostante faccio l'esempio della Barberino-Incisa perché serve per chiarire un modo di ragionare integrato che vi dicevo.

I dati ci dicono che intorno a Firenze sia dal lato Autostrada del Sole, sia dal lato mare, e talvolta più dal lato mare, c'è una concentrazione di traffico a livelli insostenibili.

Naturalmente ciò dipende da un'interferenza e una sovrapposizione del traffico di attraversamento con il traffico locale, e con una funzione che queste grandi infrastrutture svolgono, che è quella di supplenza a infrastrutture di carattere locale. In altri termini, esiste un livello di spostamenti metropolitano-urbano che si riversa sulle strutture nazionali.

Sul tratto A1 si registra un traffico che è uguale a quello che si registra sui viali di circonvallazione, all'incirca 100.000 veicoli al giorno. Questo parallelo fa impressione. È pari a due volte e mezzo quello che si registra sul valico appenninico. Ancora più significativamente, quasi un terzo di questo traffico ha origine e destinazione interna all'area, cioè di mobilità urbana, mentre appena un quinto è un traffico passante Nord-Sud, ecco perché noi non abbiamo considerato prioritaria la realizzazione della Barberino-Incisa. Non perché non ce ne sia bisogno, ma partendo da quest'approccio dobbiamo fare altre cose, in questo caso la risposta è stata la Terza corsia. Progetto di grande complessità la cui risposta è stata un programma di investimenti di cui si è fatta carico la Regione sulla viabilità locale. Ecco quindi l'esempio delle infrastrutture dove servono e come servono in un approccio integrato.

È in corso questa stagione di realizzazione di grandi opere. Siamo un po' un fulcro di questo programma di infrastrutturazione a livello nazionale. Apprezziamo anche il rapporto delle grandi agenzie nazionali con cui siamo a discutere e a collaborare. Tuttavia vorrei porre questo problema: c'è un secondo motivo per cui io sono scettico nei confronti di chi mi propone ancora grandi opere. Abbiamo la Tirrenica, abbiamo discussioni dove questa tema viene trattato. Abbiamo il problema delle ferrovie regionali, delle tante vie della circonvallazione dei centri abitati, della grande viabilità metropolitana. Perché io individuo qua uno dei nodi della sottodotazione

infrastrutturale di questo Paese, pari e talvolta superiore a quello in termini di deficit delle grandi opere. Se poi le grandi opere diventano 368 opere, io allora non ci capisco più nulla, pensavo fossero solo quattro o cinque e rispetto a quattro o cinque pensavo ad fare un ragionamento di integrazione perché uno se mi dice Mestre, mi levo tanto di cappello, è una grande priorità nazionale, ma se uno mi dice 368 opere, comincia a dirne tante. Sarà forse per questo allora che penso che in questo Paese non si può solo ragionare in termini di grandi opere, ma si debba ragionare in termini di nodi urbani, di città, di servizi ferroviari, di tram, anche per un altro motivo che io vorrei porre con particolare enfasi. Possiamo fare qualche chilometro in meno di autostrada, soprattutto se decidiamo che ci sono quattro opere che vogliamo fare davvero perché sono fondamentali.

Se gli investimenti per l'Alta velocità hanno quei discostamenti ragionevoli che hanno avuto sinora, noi avremmo questi investimenti che andranno a regime fra il 2007 e il 2011 realizzando questo grande secondo corridoio moderno ferroviario realizzando il cosiddetto Sistema Alta capacità, i nodi, le ferrovie regionali, un marchingegno che ci porta a triplicare le capacità lineari, e a più che triplicare le capacità di rete su luoghi secondari come Roma, Napoli, Firenze, Bologna, Milano, Torino.

Ora io penso che la priorità delle priorità per una classe dirigente assennata sia non quella di scegliere 368 opere in una situazione di bilancio complessa su cui a stento ogni anno troviamo i soldi in finanziaria per pagare i mutui dell'anno precedente, neppure quella di venire dall'assessore regionale a chiedere perché non si fa una strada a Lucca che costa 400 miliardi di vecchie lire e che nessuno vuole, ma forse quella di dire: mettiamoci a sedere insieme per capire come Stato e Regioni possono comprare nuovi treni. Perché io posso triplicare la capacità ferroviaria, ma se non ho i treni, è inutile.

Posso fare programmi di tipo urbano, che significa fare stazioni, fare infrastutture, in gran parte già in corso e che sono però da completare con criteri europei, per esempio con il cofinanziamento. È questo l'asse della politica della mobilità per i prossimi cinque anni.

Questo in piccolo ciò che cercheremo di fare. Da soli non abbiamo le risorse per farlo, ma configuro una grande priorità nazionale per cui noi possiamo pensare che chi si sposta in treno sulle grandi distanze ogni mattina triplica, chi si sposta in treno per ragioni metropolitane regionali triplica, e con una buona infrastrutturazione ferroviaria come avremo in Toscana significa che ogni mattina invece che 200.000 potranno muoversi 500.000 toscani.

È questa la svolta per la vita delle nostre città come Napoli, Roma, Bologna, Firenze, Milano, Torino.

La grande infrastruttura è l'ottimizzazione dell'investimento che abbiamo fatto. La classe dirigente che fa un grande investimento deve poi ottimizzarlo. Questo comporta spostare risorse anche pubbliche da altri campi, da grandi opere vere o magari no, e comprare treni, comprare servizi per completare il programma di modernizzazione. Così si costruisce uno standard davvero europeo per la mobilità. Il modo di ragionare integrato esce abbondantemente dall'approccio solamente toscano.

Ora ovviamente, i temi che voi ponete e i temi che ci troviamo ad affrontare, indipendentemente dal Governo della Regione, i temi dell'Italia non sono temi che voglio esaurire qui. Ho parlato di una grande priorità.

Per chiunque al momento c'è un problema di risorse in termini di finanza pubblica, la situazione non la commento. In termini di competizione con altri consumi sociali, l'assessore alla mobilità non è del tutto convinto di erodere le risorse alla sanità per spenderle nella mobilità. D'altra parte ci sono consumi sociali che, in situazione di finanza pubblica decrescente, entrano in forte competizione. Entra in campo quella che si chiama scelta strategica, scelta politica. Quindi l'efficienza della spesa occorre che diventi un tema assolutamente fondamentale. Nella mobilità i costi tendono ad essere fuori controllo, si tende a operare solo con la mano pubblica e questo è uno dei grandi nodi delle opere pubbliche del nostro Paese.

Ho accompagnato una delegazione di regioni europee un po' in giro per la Toscana e con alcuni tedeschi ho parlato del cantiere per la Siena-Grosseto. Cosa avete aperto? Mi hanno detto. Infatti non c'era quasi nessuno a lavorare. Quanto tempo ci vuole? Due anni!? No, non capivano, devo dire proprio non mi capivano. In effetti noi rappresentiamo un vero problema europeo da questo punto di vista. Lasciando perdere esempi complessi come la Variante di valico o l'Alta velocità ferroviaria frutto anche di scelte politiche che sono passate da molte e accese fasi di contrasto, anche rispetto a opere largamente condivise i tempi si dilatano in maniera inaccettabile.

A Milano, tanto per dire male di qualcun altro, il famoso passante ferroviario è in realizzazione da quasi venti anni: nove chilometri di tunnel che, completato, avrà le stesse caratteristiche di una metropolitana urbana e costerà oltre 5 mila miliardi di vecchie lire senza considerare la rivalutazione. In pratica, più del triplo di un'opera del tutto analoga avviata nello stesso periodo a Zurigo e già funzionante.

È come dire, non voglio fare il furbo, sto ponendo un serio problema perché si era ripreso un po' di programmazione delle opere pubbliche accettando il criterio: prima i progetti. Quando sono finanziati i progetti si inizia a discutere di cosa finanziamo, come realizzarlo, vediamo i tempi di cantierabilità e così costruiamo un iter di programmazione. Purtroppo tutto questo oggi si è perso di vista.

Penso che su questo tema mettere in piedi un meccanismo incompleto sia come buttare benzina sul fuoco, così si dà adito a progettazioni approssimative, a procedure di gara disinvolte, insomma, le vicende degli anni Novanta ce l'hanno dimostrato e ci hanno rivelato anche risvolti inquietanti, un fenomeno ricorrente di cattura dello Stato regolatore da parte delle grandi agenzie regolate e soprattutto dall'insieme dei fornitori di queste grandi agenzie.

Penso che abbiamo un problema di legge obiettivo. Abbiamo discusso nel merito, abbiamo fatto barricate, abbiamo fatto osservazioni, fino a ottenere la ragione da parte della Corte Costituzionale. C'è un problema però di rapporto nitido fra legge obiettivo e programmazione ordinaria.

Per le grandi città, se oltre all'autonomia regionale ci dobbiamo misurare con il tema dell'economia comunale, penso che abbia una sua strategicità il coinvolgimento del capitale privato attraverso la politica diffusa delle concessioni di costruzione per

l'esercizio delle infrastrutture. Credo che questo serva in particolare in Italia anche per quei motivi di specifico ritardo di cui parlavo prima. Pur sapendo che non si tratta di facili passepartout.

Vorrei dire a Marasca, io faccio l'osservazione, la legge è obbiettivo, si possono costruire tutte le scatole che ci pare, poi arriva la Corte Costituzionale che ci dice: "leale collaborazione". È inutile che la Regione sia messa accanto all'ANAS perché in termini costituzionali significhiamo un'altra cosa. Questo non è stato capito. Dopodiché giustamente il Governo dice sì, si faccia l'autostrada, che sia a pagamento lo dice sempre il Governo, ma come la si fa e da dove passa lo dicono le Regioni. Nella legge obbiettivo dunque la leale collaborazione va aggiustata. La leale collaborazione viene prima della legge obbiettivo, se no si segue un ragionamento dove si finge di affrontare problemi e alla fine si decide che c'è uno che decide tutto ma la prima volta che si trova a dover localizzare una discarica diventa matto.

Quindi, la chiave per impostare un corretto rapporto pubblico-privato, per rimpostare anche un ragionamento in termini di maggior efficienza pubblica, io sono per giocarsela intorno ai criteri di leale collaborazione. Sono per l'apertura che superi alcune anomalie nel rapporto pubblico privato. Ci sono state molte esperienze di rapporto pubblico privato nel nostro Paese in varie forme attraverso il sistema bancario di anticipazione finanziaria, anche il modello TAV sostanzialmente è diventato questo. Il rischio rimaneva tutto sulla pubblica amministrazione, era un rapporto pubblico privato. Dipende da che cosa vuole un'amministrazione. Per esempio, il rinnovo delle tariffe, quelle tariffe sottomercato, è uno dei nodi che dovremo affrontare tutti insieme, perché se ci facciamo la concorrenza su questo facciamo del male al Paese e prima o poi dovremo affrontarlo le tariffe più basse d'Europa con la necessità di gestire un programma di investimenti fra i più imponenti in Europa. È difficile si possa pensare che possono essere addossate sempre al proponente pubblico. Io sono perché il rapporto pubblico-privato sia un rapporto dove il rischio di impresa serve a certificare la bontà di un progetto. Poi le forme sono mille. Così possiamo arrivare al ragionamento sugli interventi di finanza di un progetto di cui abbiamo esperienze sul piano della riconversione urbana, abbiamo e cerchiamo esperienze sul piano della realizzazione di importanti strutture sociali, vogliamo aprire anche un'esperienza per quanto riguarda la realizzazione di infrastrutture con un piccolo tratto della bretella Prato-Signa.

Ho dovuto fare una discussione che è durata mesi perché la Tirrenica potesse costare due volte meno, ora forse ci siamo.

Questo lavoro lo facciamo volentieri e ci offriamo a una collaborazione che riconosca l'identità e la legittimità dell'approccio che noi proponiamo: l'approccio integrato.

Come vedete si parla di progettazione delle infrastrutture ma il presupposto va oltre. Questa è un po' la chiave del nostro ragionamento. Grazie.