

Infrastrutture, serve una visione di sistema per le reti di trasporto

Celestina Dominelli



ROMA

La sintesi più efficace del filo rosso sotteso al rapporto “Una politica industriale per le infrastrutture sostenibili», promossa dalla Fondazione Astrid presieduta da Franco Bassanini, l’ha fornita Paolo Costa, ex ministro dei Lavori pubblici, nel rimarcare «che serve un segnale di lungo periodo» e che bisogna puntare «a una pianificazione a ritroso fondata su una previsione di domanda di trasporto dettata da uno scenario relativo allo stato futuro preferibile, tra i possibili, plausibili e probabili, del sistema economico-sociale che quella domanda esprime», anche attraverso il dialogo con gli operatori impegnati a investire nel sistema e a svilupparne i confini.

Non a caso, nel presentare ieri la ricerca - coordinata dallo stesso Costa ed elaborata con la partecipazione di Damiano De Marchi, Licia Ferranna, Ercole Incalza, Maurizio Maresca, Corinna Nicosia, Pietro Spirito, Gualtiero Tamburini e Francesco Zollino - Bassanini ha evidenziato come «l’interlocuzione stretta con i protagonisti sul campo» sia parte del metodo messo in campo da Astrid per costruire il lavoro più complessivo, nell’ambito del quale si inserisce il documento illustrato ieri e redatto in collaborazione con Fs, Autostrade per l’Italia, WeBuild, Ance, Almaviva, F2i e Fillea Cgil.

Insomma, una visione partecipata per mettere a fuoco le infrastrutture di cui l’Italia ha bisogno per rispondere a una serie di sfide nel lungo periodo dopo che, come ha ricordato in apertura il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, il

sistema ha dovuto fare i conti con tre grandi shock, dal Covid 19 al conflitto russo-ucraino fino alla più recente crisi in Mar Rosso.

Per delineare un assetto coerente sono necessari quindi più tasselli, a partire da un quadro normativo e regolatorio certo e da iter autorizzativi snelli, come hanno sottolineato molti nel corso dell'incontro. L'ha fatto per primo Pietro Salini, ad di WeBuild, nel porre l'accento «sull'eccessiva lentezza dei processi decisionali», che scoraggia operatori e investitori, mentre Federica Brancaccio, numero uno dell'Ance, ha gettato lo sguardo oltre il Pnrr per rimarcare la necessità di traguardare la scadenza del 2026 «avendo le gambe per poter camminare da soli». Obiettivo difficile da centrare senza una politica industriale e senza un piano organico che indichi le priorità, come hanno ben evidenziato sia l'ex ministro, Enrico Giovannini, sia il ceo di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, che ha indicato anche l'esigenza di competenze strutturate per pianificare e realizzare le opere strategiche.

La cui identificazione, però, non può passare per la logica del mero elenco, come stabilito dal nuovo codice degli appalti, ma necessita di una programmazione stabile. Pena il rischio, come hanno avvertito gli ex capi della struttura tecnica di missione del Mit, Ennio Cascetta ed Ercole Incalza, che tutti gli sforzi messi in pista per portare avanti i progetti siano vanificati dai cambi di governo e dalla mancanza di una strategia di ampio respiro. Che non deve tralasciare l'importanza della leva tecnologica, ha detto Smeraldo Fiorentini, dg Trasporti e Logistica di Almagora, mentre Roberto Tundo, chief Technology Innovation & Digital Officer di Fs, ha ricordato l'assist che può arrivare dal partenariato tra pubblico e privato per la realizzazione di una rete funzionale alle esigenze future del Paese. Tante tessere, quindi, che necessitano però a monte di una logica di sistema, come hanno ribadito anche Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil, Gualtiero Tamburini, senior advisor di Nomisma, e gli accademici Maurizio Maresca, Mario Sebastiani e Pietro Spirito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA