Bambole, non c'è una lira!

L'EDITORIALE DI ALESSANDRO BONFORTI PRESIDENTE C.A.F.I.

"Bambole, non c'è una lira!": con questa battuta, Marco Ponti, sulfureo esperto di trasporti e docente di Economia al Politecnico di Milano, ha concluso il suo intervento a un convegno molto interessante che si è tenuto a Roma, "Mercintreno", organizzato da Federmobilità e che ha offerto molti spunti di riflessione e fornito molte indicazioni sui temi trattati, che saranno oggetto di approfondimento (con un numero speciale o con un'ampia serie di articoli) anche da parte della nostra rivista in uno dei prossimi numeri; nel frattempo, ci sentiamo di rivolgere un nostro modesto, ma sentito omaggio ad Annita Serio, infaticabile organizzatrice e direttore di Federmobilità, per il livello dei contributi forniti dal convegno e per l'interesse con cui sono state affrontate le tematiche relative al trasporto merci ferroviario, che si dibatte tra ambizioni di crescita e limiti strutturali e infrastrutturali. La battuta di Ponti si riferiva soprattutto alla mancanza delle risorse necessarie per realizzare il grandioso piano infrastrutturale di "grandi opere" sia in Italia che in Europa, ma – in realtà – l'intero convegno ha mostrato che "non ci sono euro" né per realizzare i necessari investimenti in materiale rotabile né per incentivare modalità alternative all'autotrasporto né per evitare che le imprese anche più efficienti siano strozzate dal "*credit crunch*" (in pratica, la chiusura dei rubinetti da parte delle banche per concedere i prestiti necessari agli investimenti).

Ma torniamo al nostro professor Ponti e alla sua provocatoria tesi che le grandi infrastrutture servano – in realtà – solo a chi le costruisce e a chi ne decide la loro realizzazione perché creano consenso, essendo comunque una fonte di occupazione e di messa in circolo di un'ingente massa di denaro. Il problema – sottolinea il professore – è che anche le risorse degli Stati sono ormai finite e si va avanti quasi per inerzia, ma senza alcuna analisi e riflessione seria sul beneficio reale che potranno portare le nuove opere. E' noto che – per Ponti – anche l'Alta Velocità ferroviaria (esclusa – forse – la Milano – Roma) è un lusso, perché in molti studi sarebbe stata dimostrata – secondo lui – la mancata redditività di linee come la Milano – Torino e la Roma – Napoli, che a tutt'oggi hanno flussi di traffico ancora inadeguati. Per Ponti la Torino – Lione è quasi una bestemmia, per non parlare di quasi tutte le opere previste nel piano della rete TEN-T europea, ovvero i grandi corridoi ferroviari continentali (di cui ben quattro attraversano il nostro Paese). L'espressione "bambole non c'è una lira (o un euro)" era - alla fine – quasi la soddisfatta conclusione di un professore da sempre nemico di una politica di investimenti considerata fine a se stessa: se questa visione possa essere condivisa o meno, può aiutare a comprendere la riflessione che ospitiamo in questo numero e che è svolta da Luigi Annunziato nell'articolo "Lo strabismo dei Maya nell'economia italiana", dove si analizzano le cause della crisi attuale e sono resi in modo chiaro i termini delle varie questioni spesso nascosti dal gergo economico o dal "politichese".

Un altro dei temi al centro di "Mercintreno" è stato quello relativo alla nuova Autorità di regolazione dei Trasporti, attesa dagli operatori e – in teoria – auspicata da tutti i protagonisti (anche e soprattutto a livello politico) . La storia di questo organismo è nota: lo scorso 24 marzo 2012 è stata promulgata la Legge n. 27/2012 di conversione del c.d. Decreto Liberalizzazioni o "Salva Italia" che l'aveva istituita. Per chi volesse approfondire le radici normative delle funzioni dell'Autorità, può far riferimento all'art. 37 del Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214, così come modificato dal Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27: in sintesi, le competenze della nuova Autorità sono di regolazione economica in materia di tariffe, prezzi, standard qualitativi, condizioni di accesso alle infrastrutture, estese ai settori aereo, autostradale, ferroviario e marittimo; i poteri di indirizzo e di programmazione, le scelte in materia di investimento delle risorse pubbliche, le prerogative di stipula di convenzioni e contratti, e le funzioni di tutela della sicurezza restano comunque nelle mani del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Inoltre, l'Autorità ha anche potere sanzionatorio: gli introiti delle sanzioni "sono destinati ad un fondo istituito presso il ministero dei Trasporti finalizzato al miglioramento della qualità e della sicurezza dei servizi" e la legge stabilisce che "all'onere derivante dall'istituzione e dal funzionamento" della nuova autorità "si provvede mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dai gestori dei servizi regolati".

Segue a pag. 9...