

Intervento

Giorgio D'Amore

**Presidente Gruppo Giovani Imprenditori
Assolombarda**

Convegno

**LE LIBERALIZZAZIONI NEI
TRASPORTI: STATO DI
ATTUAZIONE,
CRITICITA' ESISTENTI E
OPPORTUNITA' FUTURE**

Sala Falck

Assolombarda

29 gennaio 2008

Tutte le relazioni e le documentazioni della Mobility Conference saranno rese disponibili sul sito www.mobilityconference.it

MCE 2008

**Le liberalizzazioni nei trasporti: stato di attuazione, criticità
esistenti e opportunità future**

29 gennaio 2008

Giorgio D'Amore, Presidente Gruppo Giovani Imprenditori di

Assolombarda

Saluto di apertura

Nell'ambito di questa manifestazione si è già ampiamente discusso della necessità dello sviluppo della rete infrastrutturale, quella di grande livello per connetterci al resto d'Europa, e quella di scala metropolitana per decongestionare le nostre aree urbane. Questo pomeriggio ho il piacere di introdurre un altro tema, quello delle liberalizzazioni nei trasporti, con particolare riferimento al trasporto pubblico locale e al trasporto ferroviario.

Parto da una premessa: avere maggiori e migliori servizi di trasporto è un diritto per le imprese e per i cittadini. Per soddisfare questo diritto è necessario che le aziende di trasporto siano messe nelle condizioni di essere più efficienti e, per questo, serve una coraggiosa politica nazionale che apra la strada alla concorrenza.

Ciononostante, si nota una estrema lentezza nel portare avanti i processi di liberalizzazione e di modernizzazione dei servizi di trasporto, che si riflette negativamente sull'attrattività dei territori, frenandone la qualità della vita e le opportunità di sviluppo. Inoltre, dal buon funzionamento dei servizi di trasporto dipende anche la possibilità di attuare serie politiche di contenimento del traffico privato e, quindi, di affrontare i problemi di congestione che affliggono le nostre aree metropolitane. A questo fine, tra gli interventi prioritari da affrontare, vi sono quelli relativi all'incremento dell'efficacia e della qualità del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario.

Per quanto concerne il settore del trasporto pubblico locale, possiamo notare che negli ultimi anni si sono compiute scelte diverse a livello regionale, provinciale e comunale, rispetto all'affidamento del servizio diretto in-house o tramite gara. Non vi è dubbio che il processo di liberalizzazione del mercato del trasporto comporti un profondo cambiamento strutturale, con complesse e profonde modifiche gestionali, organizzative e patrimoniali per gli operatori del settore.

Su questo punto porto alla vostra attenzione solo un dato: in Italia la copertura dei costi del trasporto pubblico locale derivante da ricavi da traffico è pari a circa il 31%, contro il 39% della Francia, il 60% della Germania, fino ad arrivare all'84% della Gran Bretagna.

Questo processo di liberalizzazione comporta dei rischi, ma anche delle opportunità che si possono cogliere solo se è definito il sistema normativo e regolatorio, in mancanza del quale è impossibile procedere in modo efficiente. Da questo punto di vista è fondamentale anche la qualità dei bandi di gara per l'affidamento del servizio.

Passiamo al settore del trasporto ferroviario. Dal 1990 si è avviato a livello comunitario il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, che ha avuto un ulteriore e decisivo impulso a livello legislativo con l'approvazione di tre cosiddetti "pacchetti ferroviari" rispettivamente nel 2001, nel 2003 e nel 2007. Queste norme hanno l'obiettivo di creare uno Spazio ferroviario integrato sia per il trasporto delle merci, realizzato con i primi due pacchetti, che per il trasporto dei passeggeri, per il quale il terzo pacchetto prevede l'apertura dei servizi di trasporto viaggiatori transfrontalieri dal 2010.

Tuttavia, alcuni dati forniti dalla Commissione Europea mettono in luce come la strada per dare piena attuazione al mercato del trasporto ferroviario sia ancora lunga e come ci siano ancora diversi nodi da sciogliere:

- il trasporto delle merci in Europa cresce di circa 2,8 punti percentuali all'anno, quello dei passeggeri di quasi 1,8 punti percentuali;
- la domanda di trasporto merci è soddisfatta per il 72% dalla strada e solo per il 16% dalla ferrovia, quella passeggeri per l'80% dalla strada e solo per il 6,4% dalla ferrovia;
- in Italia vengono trasportate su ferro il 9% delle merci, contro il 10% della Gran Bretagna, il 14% della Francia e il 15% della Germania.

Questi numeri ci fanno capire come la quota di merci e persone che utilizzano il sistema ferroviario sia ancora basso rispetto al totale dei trasporti. Eppure la capacità di trasferire

quote di trasporto, delle merci e delle persone, ai sistemi ferroviari è un fattore sempre più strategico per la crescita della competitività e per lo sviluppo economico di ogni Paese.

Pertanto occorre creare le condizioni per l'efficienza dei sistemi logistici, indispensabile anche per favorire il pieno utilizzo delle nuove reti ferroviarie ad alta capacità.

Devono essere operate politiche capaci di garantire l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto, supportate oltremodo da un quadro normativo certo, che permetta a tutti gli operatori del trasporto di accedere alle infrastrutture ferroviarie a costi competitivi rispetto alla modalità stradale.

In conclusione ritengo che occorra rilanciare la politica del trasporto ferroviario in una logica di sviluppo basata sui seguenti criteri:

- garanzia dei necessari finanziamenti per lo sviluppo del trasporto ferroviario, anche attraverso la revisione dell'intero sistema tariffario dei trasporti;
- messa in rete delle principali modalità di trasporto (porti, aeroporti, ferrovie, strade) attraverso la realizzazione di piattaforme logistiche che consentano l'intermodalità;
- integrazione plurimodale dei servizi di trasporto per la valorizzazione dell'intera catena logistica;
- sostegno all'innovazione gestionale dell'impresa di trasporto e del rinnovo dei mezzi in un quadro di integrazione modale e compatibilità ambientale.

Ritengo che la relazione di inquadramento del prof. Scarpa, che ringrazio sin d'ora per il suo prezioso contributo alla nostra discussione odierna, e la successiva tavola rotonda saranno molto utili per fare il punto della situazione sullo stato del trasporto pubblico e del trasporto ferroviario nel nostro Paese, e per mettere in evidenza quali nodi e criticità occorre sciogliere per poter sviluppare servizi efficaci, capillari e orientati alla qualità e alle esigenze dell'utenza.

Passo quindi la parola al Dr. Accornero, che porterà il saluto della Camera di Commercio di Milano, che organizza insieme a noi questa sesta edizione della Mobility Conference.