

**Gerardo Marletto\***

**UNA POLITICA  
INDUSTRIALE PER  
UN'ALTRA MOBILITÀ**

**Marzo 2004**

---

\* Università di Tor Vergata, Roma

# Indice

<b>1. La qualità dello sviluppo: un'opzione generale per una nuova politica economica .....</b>	<b>5</b>
<b>2. L'Europa come spazio privilegiato per una politica industriale selettiva .....</b>	<b>6</b>
<b>3. L'applicazione al caso dei trasporti.....</b>	<b>7</b>
3.1. Gli ambiti d'intervento .....	8
a) Potenziare il tpl tradizionale.....	8
b) Promuovere i nuovi servizi urbani (car sharing, taxi collettivo, bus on demand) .....	9
c) Razionalizzare la logistica urbana.....	9
d) Industrializzare il trasporto merci .....	9
3.2. Gli strumenti.....	10
a) I finanziamenti per progetti.....	10
b) La partecipazione a imprese nascenti .....	11
3.3. Le risorse .....	12
a) Tassazione sulla proprietà di moto, auto e camion .....	12
b) Tassazione del gasolio non professionale e del kerosene aereo .....	12
c) Tassazione delle rendite immobiliari generate dagli interventi .....	12
d) Trasferimento da infrastrutture declassate a non prioritarie .....	12
<b>4. Una “road map” verso l'Agenzia europea per la mobilità.....</b>	<b>13</b>
a) Aumento dei trasferimenti statali per il tpl .....	13
b) Piano straordinario per i bus .....	13
c) Rifinanziamento della 211 .....	14
d) Incremento dell'ICI per le abitazioni nelle ZTL.....	14
e) I trasporti in Sviluppo Italia .....	14
f) La proposta italiana di un'Agenzia europea per la mobilità.....	14

# 1. La qualità dello sviluppo: un'opzione generale per una nuova politica economica

La crisi attuale delle economie industrializzate non è congiunturale, ma strutturale. E deve essere ricondotta alla difficoltà di vendere prodotti per i quali non c'è domanda; sia perché si tratta di beni il cui valore d'uso è ormai bassissimo, sia perché è stata compressa la capacità d'acquisto dei consumatori-lavoratori. Anche l'uscita dalla crisi deve essere di conseguenza strutturale.

Una politica economica non restrittiva è cioè la condizione necessaria, ma non sufficiente. Occorre anche creare le condizioni per un nuovo modello di sviluppo finalizzato ad aumentare non i consumi in quanto tali, ma a migliorare la qualità della vita. Esempi di questo tipo sono: l'abbandono del trasporto centrato sull'automobile privata, il recupero delle città, la protezione e riqualificazione ambientale, i servizi di assistenza e di cura, ecc.

L'attuale assetto globale dell'economia è inoltre caratterizzato da una logica evidente di dominio: nei confronti del Sud del mondo e nei confronti dell'ambiente. Il sistema economico statunitense si regge ormai da un decennio sull'afflusso di capitali dal resto del mondo, afflusso possibile grazie all'inestricabile intreccio tra ruolo del dollaro come valuta di riferimento mondiale e logica unipolare di potenza militare. Anche le migliori proposte di riformismo europeo sono caratterizzate da un egoismo che trascura la posizione sempre peggiore dei paesi del terzo e quarto mondo, esposti alle logiche di una liberalizzazione asimmetrica sempre a loro svantaggio. Tutto questo in uno scenario in cui è ormai evidente che la crisi ambientale non è una prospettiva lontana, ma uno sfacelo in corso.

Proprio dal Sud del mondo cresce una domanda nuova di democrazia politica centrata sul controllo diretto della propria vita. È una domanda che ha ormai preso consapevolezza che giustizia sociale, giustizia ambientale e democrazia sono elementi inscindibili. La rapina neo-coloniale nei confronti del Sud del mondo tocca infatti direttamente i singoli individui: intaccando le capacità minime di accedere alle risorse fondamentali (dall'acqua al cibo), degradando le dimensioni fondamentali della vita sociale (a partire dal lavoro), riducendo gli spazi di democrazia e di libertà.

È dunque necessario passare dal concetto di sviluppo sostenibile a quello della sovranità ambientale: proprio dalla concezione delle risorse naturali come bene comune su cui si esercita la sovranità dei cittadini può venire una rappresentazione più appropriata dello stato delle cose e delle iniziative necessarie per tentare di migliorarlo. Ed è proprio il concetto di sovranità a mettere in difficoltà anche il paradigma tanto diffuso dello sviluppo sostenibile. Perché se il concetto di sovranità viene applicato anche alla sfera economica, allora viene meno la concezione dell'economia come sfera a sé stante (che diviene sostenibile se si rende compatibile con quella ambientale): economia e ambiente sono (dovrebbero essere) entrambi oggetti della sovranità, sono (dovrebbero essere) alcuni dei beni comuni che configurano lo spazio pubblico su cui si fonda la cittadinanza.

In questo senso il concetto di sovranità dovrebbe essere applicato anche a elementi che non hanno direttamente lo status di risorsa naturale; penso ad esempio agli spazi urbani ed all'impatto che sugli spazi urbani può avere l'organizzazione della mobilità. Anche qui: la mobilità certamente non è un'attività economica che può essere lasciata nelle mani dell'individualismo economico (con tutti i disastri che sono sotto gli occhi di tutti), ma non è neanche solo un servizio pubblico da rendere più efficiente con più concorrenza (sebbene sotto il controllo pubblico). La mobilità è uno dei beni comuni che definiscono la cittadinanza. Pensare di recuperare alla qualità ed alla bellezza le nostre città con i tecnicismi trasportistici o con gli incentivi economici è illusorio; la sola strada possibile è quella di riaprire uno spazio pubblico in cui i cittadini possano tornare sovrani del proprio territorio e partecipare direttamente al ripensamento delle funzioni della mobilità.

## 2. L'Europa come spazio privilegiato per una politica industriale selettiva

In questo scenario l'iniziativa economica dell'Unione Europea è stata sino ad oggi basata su due pilastri fondamentali:

- l'innalzamento del mercato e della concorrenza a valori costituzionali;
- la politica economica anti-inflattiva ed a carattere esclusivamente restrittivo.

Questo approccio risulta sempre più in forte contrasto con le oggettive potenzialità che una nuova iniziativa economica europea potrebbe rivestire:

- sotto il profilo interno, perché è proprio nella dimensione continentale che si potrebbe raggiungere la "massa critica" necessaria per sostenere un modello di sviluppo che generi meno danni sociali, ambientali e sanitari;
- sotto il profilo esterno, perché l'Unione europea potrebbe fare di questo nuovo modello di sviluppo uno strumento per la ridefinizione delle relazioni internazionali, per rendere più equo a livello planetario l'accesso alle risorse e ridurre l'attuale tendenza verso il dominio unipolare e la guerra permanente.

Proprio alla scala europea potrebbe essere promosso un nuovo modello di sviluppo capace di combinare: la riconversione ed il rilancio dei settori industriali oggi in crisi per eccesso strutturale di capacità, un'espansione delle attività nei settori che connotano la cittadinanza (recupero urbano, protezione ambientale, trasporti sostenibili, alimentazione e salute, cultura, istruzione e ricerca), la valorizzazione degli strumenti di incentivazione pubblica che sino ad oggi hanno provocato una dispersione massiccia di risorse nazionali e comunitarie.

La querelle che ha seguito le decisioni Monti sul finanziamento dello Stato francese a favore dell'Alstom ha però messo il dito nella piaga: l'impossibilità, in Italia ed in Europa, di realizzare politiche industriali selettive, che siano cioè in grado di promuovere lo sviluppo, finanziando ben individuate imprese e ben individuati prodotti o servizi.

Privarsi delle politiche industriali selettive non è infatti limitazione da poco. La gran parte delle economie mondiali che hanno continuato a svilupparsi anche dopo la crisi petrolifera del '73, lo ha fatto utilizzando sapientemente e spregiudicatamente proprio delle politiche industriali selettive. Che la "messa in soffitta" delle politiche industriali selettive sia stato un errore è del resto ormai anche argomento per uscite sul Sole24Ore (anche se del sempre coraggioso Napoleone Colajanni) o per successi editoriali (come il densissimo libretto di Luciano Gallino). Ma allora, perché quello che si può fare con successo negli Stati Uniti, in Giappone, in alcuni paesi scandinavi, nel sud-est asiatico, in Cina e in India, non si può fare in Europa (e in Italia)?

La risposta credo sia amaramente semplice: la tecnocrazia di Bruxelles, nata col compito di creare il mercato europeo, ha alimentato di massicce dosi di pensiero economico ortodosso la propria ossessione per la concorrenza; dimenticandosi di tenere conto che meno concorrenza oggi può servire ad avere più sviluppo domani. Certo, in Italia ha pesato anche un fattore aggiuntivo: l'inadeguatezza culturale e scientifica del centro-sinistra. Qui la storia è nota, ma vale la pena di ricordarla: persi i riferimenti ad ideologie abbandonate tanto frettolosamente quanto superficialmente, ci si è bevuti la frottola che i sistemi economici funzionino grazie a mercati concorrenziali ed imprese efficienti. Così molti rappresentanti della sinistra, anche tra quelli non caduti preda del rimbambimento neo-liberista continuano a insistere che serve più ricerca, più formazione, più istruzione. Certo che servono e non vanno invece tagliate come propone la "banda bassotti" di Palazzo Chigi, ma la politica industriale selettiva è esattamente il contrario: finanziamenti consistenti, prolungati nel tempo, per ben individuate imprese, eventualmente (udite! udite!) anche pubbliche.

### 3. L'applicazione al caso dei trasporti

È risaputo che le attività di trasporto generano danni enormi in termini sanitari, ambientali, di degrado del paesaggio e delle città. Solo in Italia sono 6.000 i morti per incidenti; l'esposizione all'inquinamento atmosferico locale fa "perdere" 8.000 vite; poi ci sono i feriti e i malati, il contributo all'effetto-serra, la distruzione di risorse naturali ed urbane di pregio. Chi crede che tutti questi effetti possano essere trasformati in valori economici è arrivato a quantificare importi dell'ordine del 5-8% del prodotto nazionale.

Allo stesso tempo è ormai evidente la difficoltà delle imprese italiane di reggere la competizione internazionale anche nel settore dei trasporti. Interi settori – come la logistica ed il terminalismo portuale – sono ormai parte integrante di grandi gruppi esteri; altri settori – come l'autotrasporto di merci e di passeggeri – sono caratterizzati da una tale parcellizzazione imprenditoriale che rende impossibile qualsiasi strategia di crescita; in altri ancora – come quelli aereo e ferroviario – le grandi imprese, ancora pubbliche, a malapena riescono ad impostare strategie meramente difensive. Risultato: un Paese ad elevata vocazione all'export ed al turismo sempre di più compra servizi di trasporto da imprese estere. Persino la ritrovata centralità del Mediterraneo nei flussi intercontinentali viene di fatto gestita da soggetti esteri, lasciando al sistema italiano solo l'incombenza di gestire crescenti flussi di attraversamento (che con nuove infrastrutture si vorrebbero addirittura incentivare).

I problemi dunque ci sono e sono seri.

Quali risposte sono venute dalla sinistra di governo e da larga parte dell'ambientalismo? Importare la concorrenza ed i suoi "benefici" anche nel trasporto (e quindi: gare, privatizzazioni, "spezzatini" vari); applicare al trasporto (specialmente a livello extraurbano) delle tasse più pesanti sugli spostamenti stradali. Certo, sempre meglio che continuare a buttare fiumi di danaro pubblico in grandi opere pubbliche talvolta inutili, quasi sempre sproporzionate rispetto agli usi effettivi; meglio anche degli aiuti alla Fiat, camuffati da incentivi all'ammodernamento del parco circolante (che in conclusione si sono tradotti in più traffico, più effetto-serra e, probabilmente, anche in più inquinamento urbano).

Resta da spiegare perché mercati liberalizzati, servizi locali messi a gara, aumento dei pedaggi (ben lontani dall'essere introdotti), debbano provocare una riduzione dei danni provocati del trasporto. Per farlo bisogna infatti credere ad una doppia favola: che un fenomeno complesso come la mobilità sia un mercato e – di nuovo – che in questo supposto mercato sia sufficiente che i prezzi rappresentino tutti i costi (anche quelli ambientali, sanitari, ecc.) perché si arrivi ad un uso efficiente delle risorse scarse (come sono – in questa visione – l'ambiente, la salute, il paesaggio, ecc.). Ma appunto di favole si tratta.

Se si vuole ridurre drasticamente l'effetto negativo del trasporto sulla nostra vita e su quella dell'ambiente in cui viviamo è necessario mettere mano ad un processo di trasformazione radicale nel modo in cui il trasporto è oggi prodotto e consumato.

Primo imputato alla sbarra è l'autoproduzione: il fatto che la maggior parte degli spostamenti di persone è con auto e motorini di proprietà, così come sono in buona parte di proprietà delle imprese i camion che trasportano le merci. L'autoproduzione è un sistema arcaico e inefficiente, non solo in termini ambientali.

Un buon sistema di trasporto urbano collettivo, affiancato da forme evolute di trasporto individuale come il "car sharing" o come i taxi di Guido Viale, costerebbe sicuramente meno a ciascuno di noi, creerebbe meno traffico e inquinamento, restituirebbe le città ad usi più appropriati che non siano solo la sosta e la circolazione di veicoli. Lo stesso vale per le merci; anche qui infatti, il trasporto collettivo delle merci di più imprese (quella che nel gergo dei trasportisti si chiama "integrazione dei carichi") riduce i costi vivi e consente, ad imprese che singolarmente non

avrebbero potuto permetterselo, l'uso di trasporti marittimi e ferroviari, meno inquinanti e meno congestionanti di quello stradale.

A questo punto dovrebbe essere chiaro: per ridurre gli effetti nefasti del trasporto è necessario un cambiamento radicale nella sua produzione e nel suo consumo. Ed è anche evidente che non si tratta tanto di promuovere innovazioni tecnologiche (20-30 milioni di auto, anche se a idrogeno, continueranno a degradare le nostre città), quanto di favorire un cambiamento radicale nell'organizzazione della mobilità.

Quanti soldi servono per gestire una politica siffatta: tanti, tantissimi. Del resto Salvatore Biasco ha di recente sottolineato la preferibilità macroeconomica di un piano pubblico – gestito a livello europeo e finanziato con un volume di risorse dello stesso ordine di grandezza di quelli che normalmente si stanziavano per le infrastrutture – finalizzato però ad aumentare direttamente la capacità di spesa delle famiglie e delle imprese, meglio se in consumi che elevino il livello delle conoscenze diffuse nel sistema.

Non si capisce però perché questa operazione non possa essere mantenuta all'interno del settore dei trasporti, dove certamente è necessario elevare il livello di innovazione organizzativa e tecnologica:

- per ridurre il ricorso all'autoproduzione del trasporto (le auto di proprietà delle famiglie ed i camion in conto proprio delle aziende) e favorire il ricorso a sistemi di trasporto meno costosi, perché organizzati secondo criteri industriali e commerciali (trasporto locale collettivo, *car sharing*, gestione integrata e multimodale della logistica, diffusione della *city logistics*, ecc.);
- per limitare l'impatto negativo che i trasporti hanno sulla salute, sull'ambiente e sulla qualità del paesaggio urbano ed extra-urbano; grazie, non solo alle innovazioni tecnologiche nei sistemi di propulsione e in quelli di comunicazione, ma anche e soprattutto alle innovazioni organizzative – tipiche dei sistemi appena elencati – tutti in grado di ridurre i cosiddetti “costi esterni” per unità di trasporto;
- per innalzare il livello tecnologico e organizzativo del sistema italiano dei trasporti, essendo riservata ad altri - ucraini o cinesi che siano - la possibilità di competere grazie ai bassi costi, soprattutto del lavoro.

Proviamo allora ad entrare nel merito.

## 3.1. Gli ambiti d'intervento

Una nuova politica del trasporto deve essere innanzitutto orientata in quattro direzioni:

### a) Potenziare il tpl tradizionale

I sistemi tradizionali di tpl, urbano ed extra-urbano, costituiscono l'elemento portante di una strategia di contrasto alla diffusione di mezzi di trasporto di proprietà (auto e motorini). Del tpl devono essere potenziate le caratteristiche qualitative fondamentali: aumento della capillarità delle reti, aumento delle frequenze, aumento della velocità commerciale. Importante è anche intervenire sugli aspetti organizzativi e tecnologici, migliorando tutti gli aspetti dell'integrazione (degli orari, delle infrastrutture, delle tariffe, delle informazioni) e riducendo l'impatto ambientale dei mezzi. Servono dunque più autobus (ecologici), ma non solo: servono anche più corsie preferenziali, adeguamento delle reti su ferro. Più in generale, serve una grande campagna di ripianificazione dei sistemi di trasporto pubblico locale. Anche per evitare il diffuso rischio di assegnare a singoli progetti (nuovi tram e nuove metro) una funzione salvifica che di per sé non hanno.

## b) Promuovere i nuovi servizi urbani (*car sharing*, taxi collettivo, bus on demand)

È noto che il successo del mezzo di trasporto di proprietà dipende anche dalle sue caratteristiche di flessibilità: si parte e si arriva quando e da dove si vuole. Certo la congestione automobilistica crescente ha reso meno effettive queste caratteristiche: il traffico dilata i tempi di percorrenza in modo imprevedibile e la mancanza di parcheggi ci allontana dall'ideale del "porta a porta". Ma la cura spontanea è stata forse più drammatica del male: tutti in motorino! Così ora ci dobbiamo preoccupare forse di più dell'inquinamento acustico e atmosferico dei motorini (specie a due tempi) che di quello delle automobili. Ma una via d'uscita più rispettosa della salute pubblica e della bellezza delle città esiste; si tratta dei servizi a domanda che riescono a garantire i benefici della flessibilità (senza gli effetti perversi della proprietà) e dell'efficienza economica (senza le rigidità del tpl tradizionale): il *car sharing*, che costituisce un'alternativa alla proprietà delle seconde e terze auto; il taxi collettivo, utile per offrire il servizio su domanda a costi più contenuti del taxi tradizionale; l'autobus a domanda, completamento delle reti tradizionali nelle aree più disperse e nelle fasce orarie a minor domanda.

## c) Razionalizzare la logistica urbana

Una parte consistente della mobilità urbana (e dei suoi effetti negativi) dipende direttamente dalle attività di distribuzione finale delle merci. Camion e furgoni – quasi sempre di proprietà delle stesse imprese commerciali e con standard ecologici decisamente più bassi dei TIR autostradali – contribuiscono ad aggravare la circolazione e la sosta, quasi sempre con coefficienti di carico scandalosamente bassi. La riorganizzazione radicale della distribuzione urbana delle merci – coinvolgendo amministrazioni locali, imprese commerciali e imprese di logistica e di trasporto – è la soluzione che consente contemporaneamente di migliorare l'efficienza economica (grazie ad un maggior riempimento dei mezzi) ed ambientale (grazie all'introduzione di flotte di mezzi a metano o elettrici). Certamente non si tratta di operazioni semplici; è infatti necessario reingegnerizzare i processi, introducendo capacità imprenditoriali e manageriali oggi quasi completamente assenti in questo settore. Non è sufficiente avere buone intenzioni e risorse sufficienti, si deve anche avere la capacità di avviare e accompagnare un radicale processo di innovazione organizzativa.

## d) Industrializzare il trasporto merci

Circa il 60% dei flussi internazionali di merci e circa il 90% di quelli nazionale sono garantiti dal trasporto stradale. Si tratta di percentuali eccessive, per l'impatto che questa modalità ha in termini ambientali e in termini economici; è dunque condivisa la necessità di aumentare il ricorso ad altre modalità di trasporto. Anche in questo caso però l'operazione è molto più facile a dirsi che a farsi; non si tratta infatti di organizzare l'apparentemente banale passaggio "dalla strada alla rotaia" (eventualmente incentivato dai cambiamenti nei prezzi relativi), ma di reingegnerizzare i processi del trasporto e della logistica (con effetti che si riflettono sino alla produzione e alla commercializzazione) e di creare le condizioni trasportistiche favorevoli all'uso della ferrovia e del mare (che sono, in particolare, l'esistenza di flussi consistenti, stabili e bilanciati di merce), per riservare al trasporto stradale il ruolo che gli è proprio (e cioè le tratte iniziali e terminali necessarie per completare il "door to door"). Anche in questo caso dunque servono capacità imprenditoriali e manageriali (in larga parte già esistenti sul mercato), ma serve soprattutto un cambiamento radicale nell'organizzazione della domanda di trasporto (che deve rinunciare a pratiche tanto arcaiche quanto costose come il trasporto in conto proprio, la vendita franco-fabbrica ed il ricorso a forme di trasporto "spot"). Anche in questo caso si tratta dunque di un processo innovativo, che richiede i suoi tempi e le sue risorse, ma può avere effetti benefici in termini sia economici che ambientali (il trasporto integrato e multimodali costa di meno e inquina di meno).

## 3.2. Gli strumenti

Un intervento di politica industriale centrato sulle quattro linee appena esposte richiede sicuramente l'attivazione di tutta la gamma degli strumenti a disposizione: introduzione di nuove norme, fissazione di standard o divieti, interventi pubblici diretti nella produzione dei servizi, attivazione di poste in entrata e in uscita dei bilanci pubblici (in conto corrente e in conto capitale).

Qui preme sottolineare due aspetti fondamentali che rappresentano una discontinuità significativa rispetto agli approcci correnti, lasciando ad approfondimenti successivi la progettazione di dettaglio dei singoli interventi.

### a) I finanziamenti per progetti

Vanno superati due approcci opposti: quello del sussidio diretto ad imprese (prevalentemente pubbliche) perché raggiungano gli obiettivi delle politiche; quello degli incentivi indiretti (prevalentemente alterando i prezzi) che dovrebbero consentire il riequilibrio del mercato. Entrambi hanno dimostrato di essere inefficaci: da un lato perché le imprese usano i sussidi anche per perseguire obiettivi propri e sono molto difficilmente controllabili e sanzionabili; da un lato perché la revisione dei segnali di prezzo non riesce a determinare cambiamenti strutturali del sistema, come è invece necessario nel caso della mobilità.

L'alternativa deve essere allora allo stesso tempo diretta e senza mediazioni. Il modello è quello di alcuni grandi programmi europei – come Urban o, nel caso dei trasporti, Marco Polo: le risorse sono messe a disposizione per raggiungere ben definiti obiettivi (quindi non per obiettivi generici come potrebbe essere “l'innovazione” o addirittura “gli investimenti”) e vengono erogate ai soggetti – imprese, pubbliche amministrazioni, strutture non-profit – che presentano dei progetti ritenuti coerenti con gli obiettivi prefissati, a prescindere degli strumenti specifici proposti dal progetto (un modello quindi diverso da quello della Legge 211 per le metropolitane, ma simile a quello del Piano Urbano per la Mobilità proposto nel PGT ma mai attuato). Quindi, riassumendo, non si finanziano soggetti (come nel caso dei sussidi alle imprese pubbliche), né meccanismi presunti neutrali (come nel caso degli incentivi di prezzo), ma “progetti”. Di questi si può – anzi, si deve – valutare l'efficacia, non solo ex-ante ed ex-post, ma anche in itinere, allo scopo di dare corso agli aggiustamenti eventualmente necessari (e non continuare a sprecare risorse in progetti che si sono rivelati inadeguati, perché “ormai le risorse sono state impegnate”).

Tornando agli ambiti d'intervento appena proposti, potranno ad esempio essere accettati come progetti meritevoli di un finanziamento:

- il progetto di un Comune per la ripianificazione ed il potenziamento del tpl;
- il progetto di un consorzio di imprese private e di Enti locali per realizzare un sistema di car sharing su base regionale;
- il progetto di una cooperativa di imprese di trasporto e di un'associazione di commercianti per riorganizzare la distribuzione urbana delle merci;
- il progetto di una grande impresa di logistica e di un'associazione di imprese per rivedere la catena logistica di un particolare settore (o di un particolare distretto industriale).

Si tratta in ogni caso di un approccio relativamente semplice: delle risorse sono messe a disposizione in relazione a degli specifici obiettivi; queste risorse vengono erogate a seguito di un'iniziativa spontanea che viene dal sistema (pubblico o privato che sia, non è rilevante in questa sede).

## b) La partecipazione a imprese nascenti

Il problema si pone quando il sistema non è in grado di produrre iniziativa, non è in grado di elaborare e realizzare progetti di revisione profonda e strutturale del sistema produttivo. E, come si è sostenuto prima, nel settore della mobilità il problema è in larga misura proprio questo: ciò che manca è proprio la capacità d'iniziativa; manca la produzione di una nuova offerta capace di assecondare una nuova domanda, oggi in larga parte latente. In termini più concreti: non ci sono (o sono in numero insufficiente rispetto alle necessità di cambiamento) i soggetti capaci di farsi carico della riorganizzazione del tpl di un comune o di una provincia, di impostare un progetto di car sharing, di impiantare ex-novo un nuovo sistema di logistica urbana, di rifondare sul trasporto multimodale integrato una filiera logistica.

In questi casi c'è poco da fare, è necessario superare il tabù del non interventismo nell'economia. Non bastano neanche gli strumenti di politica industriale passiva (che cioè come quelli "per progetti" appena illustrati, restano in attesa di una domanda d'innovazione che viene dal sistema), bisogna ricorrere a strumenti di politica industriale attiva; quelli cioè che garantiscono la disponibilità di nuova offerta grazie ad un'azione imprenditoriale attivata dal soggetto pubblico.

In tutt'altro scenario, un'operazione del genere ha caratterizzato la maturazione del sistema industriale italiano; così come ha efficacemente raccontato Rolf Petri nella sua "Storia economica d'Italia" (ma in realtà lo aveva già sostenuto in passato Napoleone Colajanni) non ci sarebbe stato il "boom economico" degli anni '60, senza l'iniziativa della tecnocrazia pubblica dei Nitti, Menichella, Beneduce, che sin dagli anni '30 ha intenzionalmente usato l'intervento pubblico nell'economia per creare nuova offerta, nuova impresa (riconoscendo appunto che il problema non era un deficit quantitativo di domanda, ma un deficit qualitativo di offerta e, in particolare, di iniziativa imprenditoriale). Il tutto fu certamente possibile anche grazie ad una condizione autarchica che fu strenuamente difesa anche dopo il periodo fascista (l'apertura ai mercati internazionali fu infatti realizzata quando ormai il sistema italiano era abbastanza strutturato per affrontare la concorrenza estera).

Pur tenendo conto di tutte le differenze di contesto quell'approccio sta tornando necessario; estremizzando volutamente, si può affermare che è necessario un "IRI della mobilità": è cioè necessario un intervento pubblico teso a realizzare direttamente nuova capacità imprenditoriale nel settore dei trasporti. Questo approccio può essere ammantato di novità con le definizioni della "collaborazione pubblico-privato" o dell'incentivazione al "venture capital"; resta il fatto che non si può far finta: comunque stiamo parlando di partecipazione del capitale pubblico nella proprietà di (nuove) imprese di trasporto.

Una differenza fondamentale rispetto al modello "nittiano" merita di essere segnalata: la creazione d'impresa non si svolgerebbe come allora "nel deserto", ma potrebbe sfruttare le capacità imprenditoriali ormai largamente disponibili nel sistema, ma non nel settore del trasporto e, in particolare, non nel trasporto italiano. Si tratta allora di reinventare un sistema di partecipazioni statali che sia in grado di stimolare l'ingresso nel settore del trasporto di capacità imprenditoriali ed innovative oggi disponibili in altri settori o in altri Paesi; in parte ciò sta già accadendo spontaneamente, basti guardare a quanto già prima citato per quanto riguarda l'ingresso di forze estere nel trasporto italiano, oppure all'interesse verso il trasporto che dimostrano soggetti di altri settori (come Benetton, Lucchini, IMI-S.Paolo). L'obiettivo è riuscire a riorientare questi processi spontanei verso l'obiettivo della revisione strutturale del trasporto di merci e di persone (oggi infatti le forze spontanee puntano brutalmente allo sfruttamento delle rendite che derivano dalla posizione del nostro territorio o dall'esistenza di residui monopoli).

### 3.3. Le risorse

Si è detto prima che per puntare all'obiettivo ambizioso del cambiamento strutturale del sistema della mobilità è necessario avere a disposizione risorse consistenti e per un lungo periodo di tempo. Pur essendo consapevoli che quello del pareggio del bilancio pubblico è un mito senza reali fondamenti economici, pare opportuno individuare anche alcune fonti specificamente finalizzate al finanziamento di una nuova politica dei trasporti. Non fosse altro che per insistere su un punto; tutti gli strumenti necessari devono essere attivati e tutti nella stessa direzione.

Qui le proposte non possono che essere del tutto sommarie, meritevoli di ben altri approfondimenti.

#### a) Tassazione sulla proprietà di moto, auto e camion

Anche in questo caso un tabù deve essere “preso di petto”: se il problema è l'eccessivo ricorso alla proprietà di mezzi di trasporto stradali, allora perché disincentivarne l'uso (ad esempio con maggiori tasse sui carburanti o sui pedaggi) o non direttamente la proprietà? Una qualche forma di ICI sulle automobili e su motorini deve essere introdotta, eventualmente modulata sulla base delle caratteristiche della città di residenza. Altrimenti continueremo a chiederci perché il parco mezzi continua ad aumentare. Certo c'è un problema che si chiama Fiat; se ne può almeno parlare?

#### b) Tassazione del gasolio non professionale e del kerosene aereo

Nella “babele” della tassazione dei carburanti, ci sono alcune anomalie che non possiamo continuare a ignorare. Due tra le fonti più dannose di inquinamento atmosferico e di danni alla salute – il gasolio per autotrazione ed il kerosene aereo – continuano a beneficiare di agevolazioni ed esenzioni assolutamente senza senso. Un intervento in questi due ambiti – tra l'altro già auspicato dal Libro Bianco della Commissione Europea del 2001 – è dunque possibile.

#### c) Tassazione delle rendite immobiliari generate dagli interventi

Molti benefici degli interventi di potenziamento e di miglioramento dei sistemi di trasporto non si trasferiscono agli utenti, ma vengono incorporate nelle rendite fondiari e immobiliari. Succede nel caso di una nuova strada di scorrimento, di una nuova metropolitana e persino nella creazione di zone a traffico limitato. La formazione di queste rendite deve essere pesantemente colpita da una tassazione specifica (come del resto già accade in altre esperienze estere, europee e non).

#### d) Trasferimento da infrastrutture declassate a non prioritarie

È risaputo che molte nuove infrastrutture previste dagli strumenti di programmazione nazionale ed europeo sono d'interesse solo per i costruttori e per pochi altri; è questo il caso dei nuovi trafori ferroviari del Brennero e del Frejus, del ponte sullo Stretto di Messina, per citare solo le più importanti. Questi progetti devono essere declassati e le loro già stanziare o da stanziare dirottate verso il finanziamento dei progetti e delle partecipazioni a nuove imprese necessari per la nuova mobilità

## 4. Una “road map” verso l’Agenzia europea per la mobilità

Ci sono pochi dubbi. Un intervento per la nuova mobilità impostato sugli elementi sin qui illustrato non può che essere realizzato su scala europea. È a questo livello infatti che può essere raggiunta la “massa critica” per innescare i necessari processi di cambiamento strutturale nei sistemi di trasporto. È a livello europeo che si possono realizzare le condizioni perché nuova offerta e nuova domanda si sviluppino senza eccessivi disequilibri. È a livello europeo che devono essere aggregate le risorse finanziarie e attivate le capacità di gestire una politica così complessa ed ambiziosa.

L’idea è costituire un’“Agenzia europea per la mobilità” che abbia la capacità gestionali per governare una nuova politica della mobilità, centrata sulla gestione di ingenti risorse, sulla selezione e sul monitoraggio di progetti, sulla partecipazione a nuove iniziative imprenditoriali. Si tratta di un obiettivo da dichiarare subito – non fosse altro che per catalizzare l’attenzione – ma che deve essere perseguito verosimilmente nel medio periodo. Nel frattempo però si deve lavorare in quella direzione, con obiettivi intermedi meno ambiziosi e alla scala nazionale, ma in ogni caso evitando soprattutto di realizzare azioni incoerenti con gli obiettivi di medio termine. In questo senso si può parlare di una “road map verso l’Agenzia europea per la mobilità”.

### a) Aumento dei trasferimenti statali per il tpl

Il sistema del trasporto locale è stato negli ultimi anni sottoposto ad una severa cura di riorganizzazione e messa in efficienza. Si è però ormai arrivati ad un risultato paradossale, le risorse per il sistema del tpl sono ormai insufficienti e non si può neanche pensare che tali risorse debbano essere integrate dagli Enti locali che, in assenza di una reale autonomia fiscale, dovrebbero farlo sottraendole ad altre linee di spesa (a partire dalla sanità). In attesa di interventi europei più consistenti e di un reale federalismo fiscale, è allora necessario attivare una linea di spesa statale straordinaria che – per quanto garantita da meccanismi severi di assegnazione e di verifica – consenta al tpl di ritrovare slancio.

### b) Piano straordinario per i bus

Anche le incentivazioni alla sostituzione delle automobili hanno sortito un effetto paradossale. In molti casi ormai un passeggero inquina più in autobus che in macchina, nonostante l’ovvio diverso livello di riempimento di bus e auto. Lo svecchiamento delle flotte di autobus realizzato tra il 2000 ed il 2002 è stato infatti realizzato in larga parte ricorrendo al diesel tradizionale (ben che vada alimentato dal “gasolio bianco”). Molto resta da fare dunque per favorire la diffusione di bus diesel di ultima generazione (con “trappola del particolato” di serie), di bus a metano e di bus ibridi. Specifica attenzione dovrebbe essere dedicata ai temi del rumore e delle vibrazioni. È da chiedersi se un “piano straordinario per i bus” non dovrebbe essere coordinato da una centrale d’acquisto nazionale, non solo al fine di spuntare condizioni economiche migliori dai produttori, ma anche per indirizzarne esplicitamente lo sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche.

### c) Rifinanziamento della 211

La costruzione di nuove metropolitane può essere giustamente contestata; difatti – come sostiene Viale – si tratta di una soluzione costosissima, necessaria solo perché ci si è rassegnati all'occupazione della superficie da parte delle automobili. In tante parti del mondo si scopre che risultati non distanti da quelli garantiti dai sistemi su ferro si possono ottenere con linee di autobus espressa in sede completamente protetta. Ciononostante, il ritardo italiano sul fronte delle metropolitane è talmente ampio che definanziare la Legge 211 come ha fatto Tremonti non è certamente una soluzione. Anche in questo caso qualcosa deve essere fatto, sottraendo le risorse necessarie da altri interventi infrastrutturali meno importanti.

### d) Incremento dell'ICI per le abitazioni nelle ZTL

La relazione tra interventi per i trasporti e crescita della rendita urbana è stata già sottolineata prima. Una delle sue manifestazioni più irritanti riguarda i centri storici, dove la diffusione di zone con forti limitazioni della circolazione e della sosta, di fatto “regala” ai proprietari degli immobili un “bonus” almeno pari al costo di un parcheggio gratuito in zone di alto pregio. Che azioni pubbliche realizzate per il benessere pubblico si traducano in parte in aumento di ricchezza privata non è più tollerabile: la rendita deve essere colpita. Di nuovo, non con mezzi indiretti (come il road pricing o il park pricing esteso ai residenti), ma diretti: ad esempio con l'aumento dell'aliquota ICI per le abitazioni che ricadono nelle ZTL. Per una volta si tratta di uno strumento che è già nella disponibilità degli Enti locali.

### e) I trasporti in Sviluppo Italia

Come già evidenziato prima in molti casi lo sviluppo di un nuovo sistema di mobilità è bloccato dall'inadeguatezza qualitativa della produzione, alla domanda potenziale di nuovi servizi non risponde adeguatamente l'offerta. Sono dunque insufficienti azioni di incentivazione alla produzione (e ancor di più al consumo): le imprese e gli imprenditori che dovrebbero produrre i nuovi servizi e sistemi di trasporto semplicemente non esistono. È allora necessaria un'azione di vera e propria “fertilizzazione imprenditoriale” attraverso un intervento pubblico che punti alla creazione di nuove imprese. Gli strumenti sono tanti e tutti noti (sostegno all'imprenditoria giovanile; incubatori e parchi scientifico-tecnologici; venture capital; ecc.), si tratta “solo” di adattarli al sistema del trasporto e della logistica. È probabilmente corretto farlo valorizzando le strutture e le persone che questo mestiere lo fanno già, a partire da Sviluppo Italia (e dalle esperienze che esso ha avuto “in eredità”). Ed è realistico partire dalla messa a sistema degli strumenti e delle risorse esistenti (prevalentemente europei), cominciando dal “Marco Polo” e dalle “Autostrade del Mare” e puntando a sviluppare nuove azioni ad hoc finalizzate alla logistica di filiera e di distretto.

### f) La proposta italiana di un'Agenzia europea per la mobilità

Infine non si può trascurare la necessità di lanciare, promuovere, diffondere l'idea di fondo: la costituzione di una nuova mobilità rappresenta una discontinuità profonda nel sistema dei trasporti. Soltanto a livello europeo possono essere trovate le condizioni politiche ed economiche per raggiungere la “massa critica” necessaria per affrontare un percorso innovativo di questo tipo. Un'Agenzia europea per la mobilità deve essere dunque proposta in questa chiave: come lo strumento necessario per rivedere profondamente gli obiettivi della politica dei trasporti europea e potenziarne le risorse e gli strumenti.