

Seminari di cultura e formazione politica 2007

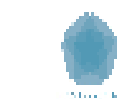
Fiera Milanocity - Milano

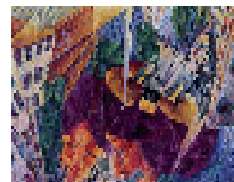
LE INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO NEL NORD-EST

Autore: Milano

Classe: Conservatori

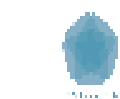
Tutor: Edoardo Mantia





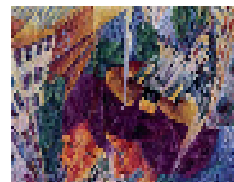
Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano



Fondazione Europa Civiltà – Via Fabio Filzi, 33 – 20124 Milano seminari@europacivilta.it

www.europacivilta.it



Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

CAPITOLO I

- Studio teorico di economia trasportuale
- Analisi teorica dei benefici/contributo storico.
Analisi teorica dei costi.

CAPITOLO II

Innovazione

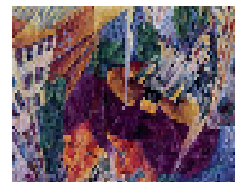
- 2.1. Innovazione del trasporto in una economia di tipologia dualistica.
- 2.2. Sviluppo per le infrastrutture del trasporto.

CAPITOLO III

Il territorio del N/E

- 3.1. Mutamenti e miglioramenti continui delle Regioni.
- 3.2. Politiche per le infrastrutture del trasporto.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

CAPITOLO I

STUDIO TEORICO DI ECONOMIA TRASPORTUALE

1.1. Analisi teorica dei benefici/contributo storico.

Il caposcuola di economia spaziale (intesa come distanza) è stato lo studioso tedesco Von Thunen, per il quale in economia lo spazio ricopre un ruolo di primaria importanza, tanto da incidere sulle formulazioni delle quotazioni dei più svariati prodotti.

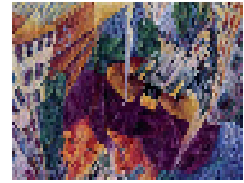
Nello stesso periodo storico, Launhardt compie vari studi sui trasporti e sulle localizzazioni delle varie produzioni, formulando le prime teorie matematiche: egli, infatti, fonda le sue tesi teoriche sul fatto che il prezzo del bene comperato nel luogo di produzione subisce un aumento “dovuto al costo del trasporto” quando il bene viene rivenduto nel luogo di consumo.

Sembra sicuramente questa una affermazione logica e banale ma diventa molto importante quando lo stesso studioso aggiunge che l’aumento del prezzo in funzione della distanza fa contrarre la domanda fino ad annullarla per una determinata lontananza del bene dal luogo di produzione.

Interpreta e definisce, nella sua teoria, il costo del trasporto come essenziale e necessario componente del prezzo di vendita.

Questo costo viene chiamato “valore del trasporto” e si deve interpretare come gap tra il prezzo di vendita di un bene nel luogo di consumo ed il prezzo di acquisto nel luogo di produzione.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

$$V_t = V_{lc} - V_{lp}$$

Le problematiche legate ai trasporti sono sempre state molteplici e lo studioso Von Thunen fu un co-noscitore profondo di tutta l'intera gamma di processi correlati al sistema moderno del trasporto: per la prima volta viene misurato economicamente lo spazio, tramite la tariffa di trasporto (tale regola è attualmente ancora valida e adottata da qualsivoglia impresa di trasporto sia pubblica che privata).

Sicuramente nel periodo iniziale degli studi sul trasporto, riconosciuto come "l'età della ferrovia", gli studiosi si dedicarono alle analisi tecniche sui costi e sulle tariffe momentaneamente tralasciando lo studio delle infrastrutture globali e l'effetto che le stesse determinano in un contesto economico trasportuale.

Ma forse parlare di infrastrutture e dei possibili interventi pubblici e privati riferiti a quei tempi è una pretesa troppo forte: infatti, l'obiettivo primario da raggiungere era univoco e si riassumeva in un termine chiamato "profitto".

Sarà Weber, a cavallo tra XIX e XX sec, a superare la ricerca sistemica fornendo un grosso ed importante contributo agli studi sul trasporto attraverso le analisi sul problema dell'ubicazione spaziale delle attività produttive e commerciali.

Entrando ora nello specifico dei programmi di costruzioni autostradali, pur risultando complessa la classificazione dei benefici sia nella fase di costruzione/sviluppo sia nella fase di esercizio, gli stessi si riproducono in maniera esponenziale creando un unico e ininterrotto flusso che viene infatti considerato come un unico beneficio globale, a cui può partecipare una variegata pluralità di soggetti.

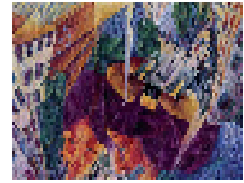
Per leggere e interpretare correttamente un rapporto benefici/costi (nel caso autostradale) solitamente si distinguono due metodologie:

1. la teoria anglosassone dei benefici composta da:

BENEFICI DIRETTI / DURATURI primari e secondari BENEFICI INDIRETTI primari e secondari.

2. la teoria francese di economia sui benefici composta da:





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

BENEFICI INDIVIDUALI per gli utenti e BENEFICI SOCIALI per la collettività.

Lo studio che ho svolto riguarda espressamente il metodo anglosassone del quale fornisco una veloce sintesi.

- “ I DIRETTI ”

Per i benefici diretti esiste una relazione di “causa/effetto” che si evidenzia nel semplice uso della infrastruttura autostradale, in letteratura economica inglese tale impiego si identifica con il termine “*user benefits*” che si distingue poi in primari e secondari.

a1)diretti primari, sono quei benefici derivanti dalla riduzione dei tempi e dei costi di percorrenza per il trasporto di persone o di beni effettuati sull’infrastruttura autostradale anziché sulla viabilità stradale: tali riduzioni sopra citate sono concretizzate con il risparmio fruito da ogni singolo utente.

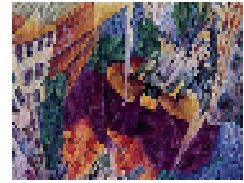
- il risparmio di tempo è ottenuto perché la velocità media consentita è maggiore in quanto le autostrade sono costruite con le migliori caratteristiche tecnologiche, in termini virtuali (minori pendenze) e in termini reali (minor chilometraggio).
- Il risparmio del consumo è dovuto alla minore usura del mezzo da intendersi come guida più regolare e da più bassi consumi di carburanti lubrificanti e pneumatici.

a2)diretti secondari, sono quei benefici di cui usufruiscono gli utenti e che derivano da una più alta sicurezza e comodità consentite dai percorsi autostradali: essi si concretizzano mediante due forme.

- il risparmio psico/fisico, conseguenza di una minore tensione da parte dei guidatori che possono viaggiare con maggiore tranquillità.
- il risparmio economico dovuto alla notevole riduzione del rischio incidente (costi per riparazione del mezzo, costi sanitari in caso di feriti), che viene verificato con il rapporto per migliaia di veicolo/km e che risulta minore in autostrada ancorché sulla viabilità ordinaria.

L’importanza e la qualificazione dei benefici non è di facile lettura , il tutto dipende dalle valutazioni soggettive degli utenti che possono tra l’altro variare in funzione dei vari tragitti.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Il calcolo di convenienza per l'uso di tali benefici è interamente addebitato a ciascun utente che di fronte all'alternativa di scelta sicuramente opterà per i tragitti autostradali ancorchè per la viabilità ordinaria.

- “GLI INDIRETTI”

In senso stretto, i benefici indiretti sono quelli derivanti dall'apertura al traffico di un tratto autostradale che favorisce i non utenti della medesima.

Tali benefici sono detti “*social benefit*” e la loro fondamentale caratteristica è l'indivisibilità. Si distinguono in due tipi, primari e secondari.

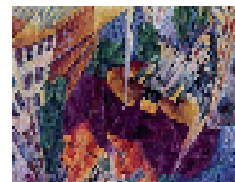
b1)indiretti primari, sono benefici considerati come entrate per l'erario e derivanti dal continuo aumento del gettito per volumi aumentati di traffico autostradale “generato” (aumentato uso di carburante).

- queste entrate addizionali sono dei trasferimenti di capitale all'interno del collettivo e non aumentano il reddito nazionale.
- Altresì lo Stato in virtù di un aumento di crescita monetaria può operare interventi di economia pubblica che si viene a concretizzare come benefici in vantaggio della collettività.

b2)indiretti secondari, sono benefici causati e dovuti a notevoli mutamenti nella struttura economica produttiva e sociale dello Stato, i quali si rendono possibili solo per l'investimento pubblico e per tempi che vengono considerati lunghi.

- molteplici sono le forme di questi benefici: industrie che aumentano le produzioni a parità di mezzi e occupati, l'aumentata specializzazione degli stessi occupati, la riduzione dei tempi e dei costi di percorrenza del trasporto che permettono nuovi scambi e traffici (sinonimo di sviluppo economico).
- tali benefici concretamente promuovono delle nuove localizzazioni industriali e residenziali, incrementano a livello trasportuale il traffico turistico con i servizi ad esso annesso favorendo le produzioni di beni i commerci e cercando di arrivare alla piena occupazione nel lavoro.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

1.2. Analisi teorica dei costi

Per una logica interpretazione teorica della programmazione autostradale, a fare fronte ai possibili benefici coesistono i costi infrastrutturali che sono di duplice ordine:

- costi monetari;
- costi sociali.
- “ I MONETARI”

Costi di costruzione

Nel settore autostradale e relativamente alla programmazione economica italiana, l'esperienza IRI, con i suoi studi di valutazione, ha insegnato che si riesce a calcolare con approssimata attendibilità i costi di costruzione necessari .

Considerando globalmente i 4800 Km. di autostrade previsti nel 1962, sarebbero venuti a co-

stare secondo una stima iniziale (1650 miliardi di lire/-852 milioni di euro) pari ad un costo

per chilometro di (340 milioni/-175 mila euro).

Già nel 1965, appena tre anni dopo, il rincaro dei costi, dovuto ad un pesante aumento della

manodopera, veniva registrato con un incremento dal costo iniziale che si posizionava sul





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

44%-48%; di conseguenza il costo generale raggiungeva i (2400 miliardi di lire/-1,24 mld.

di euro), pari ad un costo per chilometro di (0.5 miliardi di lire/-260 mila euro).

Oggi, dall'inizio dei primi progetti programmati per le autostrade, i costi sono via via aumentati in funzione di vari fattori concorrenti, arrivando negli anni 90' a superare di circa otto volte i costi di partenza rasentando nel 2001 valori di diciotto volte maggiori (si consideri, poi, il forzato raddoppio avvenuto con l'entrata in vigore dell'euro).

Costi di esercizio

Questo genere di costi invece è sempre stato di difficile calcolo da parte degli analisti:

i vari enti di volta in volta succedutesi e preposti (IRI-ANAS) analizzando i "costi di eserci-

zio), li hanno sempre fatti rientrare nei costi generali a consuntivo di ogni anno.

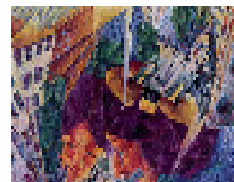
- "I SOCIALI"

La seconda categoria dei costi, analizzata soprattutto dagli studiosi economici anglosassoni, è quella dei costi sociali (*the social opportunity cost*).

Essi consistono principalmente nelle difficoltà e nei sacrifici che la collettività deve sopportare nel momento in cui questi costi vengono imposti mediante l'uso della legge statale.

Gli stessi costi solitamente impiegano risorse che sono disponibili in modo limitato (programmi autostradali) anziché magari meno costose e forse più desiderabili.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Infatti l'aspetto negativo del " *social opportunity cost*" è l'uso di risorse pubbliche destinate a certe finalità che non sono propriamente quelle da cui avevano avuto origine tali opportunità.

CAPITOLO II

INNOVAZIONE

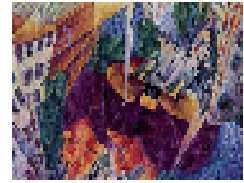
2.1. Innovazione del trasporto in una economia di tipologia dualistica.

Gli studiosi di economia hanno sempre posto in risalto la differenza del ritmo dello sviluppo tra le varie Regioni del nostro Paese ricordando che dallo sviluppo sono investite tutte le varie componenti sociali essendo lo stesso, sinonimo di un costante processo di aumento economico.

Infatti, al già noto dualismo geografico si contrappone il dualismo tra i vari settori economici e quello esistente nei livelli di reddito percepiti dai lavoratori nelle varie zone; l'attuale struttura economica è una miscela di "old and new": regioni ricche coesistono con i settori produttivi più modernizzati tecnologicamente, regioni povere si adeguano a settori produttivi tradizionali dove gli standard lavorativi di efficacia ed efficienza risultano sicuramente penalizzati.

Quando in una nazione sono concentrate strutture economiche con tipologia dualistica, sia per i vari motivi storici politici culturali, sia per scarsa disponibilità di risorse, sia per il forte fenomeno prima di emigrazione (e oggi di immigrazione), il tutto accompagnato da un mancato studio di politica industriale che di fatto limita le opportunità di produzione dinamica, si creano regioni che non saranno mai economicamente pareggiate.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Se lo sviluppo industriale di un Paese non è economicamente dinamico il “*pendant*” delle Regioni non altamente sviluppate si contrappone a quelle Regioni dove sono concentrate grosse lo-calizzazioni industriali, grandi agglomerati urbani e alti livelli reddituali.

Le regioni comprendenti vaste ed importanti aree produttive, come il Veneto, sono supportate da un’importante economia esogena al territorio e si trovano geograficamente ben posizionate ed anche estremamente avvantaggiate dal punto di vista dei trasporti.

Tramite i trasporti , le regioni del N/E possono assicurarsi facili approvvigionamenti sia di materie prime sia di risorse energetiche, potendo per la stessa via raggiungere mercati interni e esterni con i loro prodotti finiti.

Per il passato la conseguenza di tale diverso tasso di crescita industriale ha determinato sensibili spostamenti di persone che, affluendo nelle zone più ricche hanno contribuito con le loro attività alla formazione e all’ estensione di città come Padova, Treviso, Vicenza, Pordenone, Gorizia e Trento.

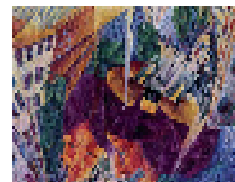
Questa veloce crescita economica ha però determinato (dagli anni 90’) su tale aree situazioni di disordinata congestione trasportuale, dando origine ad un difficile qualità dello spostamento sia per le persone che per le merci: l’alto aumento della circolazione veicolare ha generato e sta generando tuttora grandi problemi dal punto di vista ambientale e urbanistico, l’ inquinamento dovuto al traffico sta paralizzando i nostri centri.

I piani settoriali regionali che promuovono la realizzazioni di nuove infrastrutture del trasporto serviranno sia a migliorare la qualità dello spostamento di persone e merci, sia ad abbattere l’impatto ecologico che tale caos nei trasporti ha generato.

Se si riesce a migliorare le vie e anche i mezzi di trasporto, si può pensare anche ad una diversa distribuzione delle industrie sul territorio, e perciò a sensibili aumenti d’occasioni di lavoro per le persone che attualmente non sono occupate e che non desiderano lasciare i luoghi di origine per cercare un’ occupazione.

Per quanto inerente strettamente il trasporto pubblico per le persone, si erano avviati nelle re-gioni del N/E studi per “l’alta velocità” ferroviaria. Questa nuova possibilità di trasporto,avrebbe permesso anzi potrà, se verrà





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

attuata interamente in futuro, formare un'area compatta economicamente e socialmente, fornita di infrastrutture di trasporto veloci che dovrebbero fungere da cerniera con le molteplici reti infrastrutturali interregionali, visto che i mezzi tradizionali (autocorriere di vettore e di linea) oggi non riescono più a garantire tempi adeguati di percorrenza.

Potendo agire socialmente su una maggiore mobilità si potrebbe nello stesso tempo agire su-gli orari di lavoro aumentando perciò la disponibilità di tempo dei singoli fruitori di tale servizi (la più che famosa metropolitana di superficie del N/E avrebbe dovuto entrare in funzione già dal 2005 mentre è ancora in atto la sua costruzione), che ne trarrebbero un indiscusso beneficio.

Anche per il trasporto riguardante le merci sono state attivate innovazioni e specialmente si è agito sul sistema di trasportare: terminata l'era dei "padroncini", è iniziato in questo ultimo decennio il periodo della fusione, della cooperazione e dell'internazionalizzazione tra le imprese di trasporto.

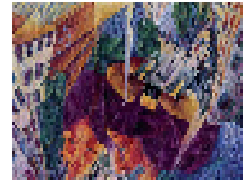
La razionalità con cui il trasporto delle merci è stato inserito nella filiera economica, ha permesso allo stesso lo svolgimento di un importantissimo ruolo che si sta attualmente compiendo attra-

verso le relazioni trasportuali dei traffici internazionali resi tali dalla globalizzazione economica dei mercati.

Anche la tecnologia ha avuto un ruolo importante nel settore trasporti: la scelta di trasportare "container" ha agevolato il trasporto combinato mare-strada-ferrovia sollecitando l'introduzione e la diffusione di nuovi mezzi di trasporto (autoarticolati-autosnodati) inducendo perciò gli operatori del settore ad avere sempre un parco auto-veicolare rinnovato al passo con la tecnologia e la sicurezza.

2.2. Sviluppo delle strategie del trasporto.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Dopo un periodo di crisi economica registratosi dal 2002/06 sembra che oggi si stia registrando una sostanziale ripresa economica a livello sia internazionale che nazionale. Il N/E ha perciò ravvivato, dopo questo momento di tensione, gli studi per il suo futuro sviluppo economico usando un modello di macro-economia dove:

- vengono fissati i saggi di incremento sia globali che settoriali,
- vengono esaminate le proposte che si generano nei vari segmenti/comparti economici,
- vengono progettate le infrastrutture trasportuali per le varie aree regionali considerate di vitale importanza.

E' in base a questi criteri che il territorio del N/E viene suddiviso e scomposto in quattro aree economiche fondamentali:

1^ L' area centrale comprendente le zone pianeggianti tra Verona e Pordenone dove massima è la

presenza delle industrie;

2^ L' area settentrionale che si estende nelle zone montane di Verona, Vicenza, Belluno e Udine;

3^ L' area orientale con Trieste, Gorizia e la provincia estrema di Venezia;

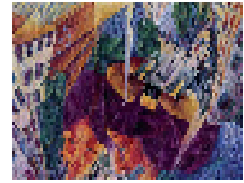
4^ L' area meridionale polesana di Rovigo.

Dai piani politici esistenti si evince che ognuna di queste aree deve essere considerata unita all'altra, per meglio razionalizzare interventi di carattere territoriale, infrastrutturale, viario ferro-viario, marittimo e aereo, urbanistico e di impatto ambientale.

I trasporti in un contesto economico-sociale di tale rilevanza ricoprono un ruolo di primaria importanza per l' intera collettività: le infrastrutture trasportazionali sono quindi da considerarsi la base per una concreta e continua ricerca della via per lo sviluppo economico del N/E.

Il N/E in riferimento alla sua rete di comunicazioni stradali ha necessità di un sistema stradale a griglia tale da consentirgli un giusto equilibrio tra le varie aree, favorendo un più accelerato collegamento con l' Europa centrale e orientale e con i paesi della ex area sovietica..





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Il nodo principale da sciogliere per questo sistema reticolare viene determinato dal fatto che non ci siano strozzature nei suoi punti principali rivelandosi, quindi, sempre più urgente la soluzione delle grandi infrastrutture stradali e autostradali.

Non da ultimo sono state apportate innovazioni, e lo verranno anche per il futuro alle infra-strutture ferroviarie che collegano le varie province del N/E al resto della rete nazionale e interna-zionale. In effetti il ricorso al treno, in caso di trasporto delle merci, ha subito forti modifiche da quando si iniziato ad usare tale mezzo con la tecnica del trasporto combinato (rotaia + gomma) o del tra-sporto specializzato per merci ricche (auto, container, energia gassosa).

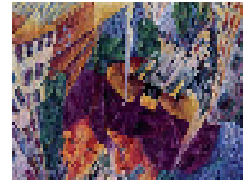
Per il settore del trasporto combinato e specializzato le ex Ferrovie dello Stato (Trenitalia), hanno assunto formale impegno per il riclassamento e potenziamento dell'azienda, con investimenti sulle gallerie, sui ponti, sui viadotti, nel rinnovo o raddoppiamento o quadruplicamento di certe linee; tuttavia, tali impegni ultimamente sembrano non essere i più importanti per il paese (si stanno susseguendo incidenti mortali dovuti allo scarso controllo delle linee ferroviarie che abbisognano di continua manutenzione sia sulle rete e sia sui mezzi). Da ultimo bisogna ricordare l'insofferenza totale delle persone che costrette ad usare il mezzo ferroviario per spostarsi devono attualmente confrontarsi con i continui stress di viaggio dovuti alla cattiva qualità di disponibilità di posti a sedere nei momenti di criticità nonché ad una cattiva pulizia .. igienica sfociata in richieste di disinfestazione delle carrozze da acari velenosi.

Ma nonostante queste note negative altre sono di effetto positivo (visto che in questi ultimi anni sono notevolmente aumentate le capacità operative di importati scali di smistamento, che hanno introdotto nelle stazioni tecniche elettroniche computerizzate).

Con riferimento al N/E, nell' anno 2002 è stata inaugurata nella città di Mestre la nuova "ca-bina di regia" che attua la gestione di tutto il traffico sia di passeggeri che delle merci che si registra nel territorio.

Questo nuovo sistema attuativo di controllo e comando (SCC) consente di "manovrare" il sistema ferroviari del N/E da un'unica postazione: esso comprende 33 monitor (aumentabili) ed una cinquantina di elaboratori terminali tutti collegati e coordinati in un





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

grande quadro elettronico che si sviluppa su una superficie di circa cento metri quadrati, dove il traffico ferroviario viene monitorato costantemente.

Per questa importante infrastruttura sono stati posati oltre 500 chilometri di cavi in fibra ottica e oltre 1000 chilometri di cavi telefonici (nel tempo si svilupperà un progetto più ampio di "governo a distanza" che prevede 500 chilometri di rete ferroviaria collegata che potrà consentire un carico di transito giornaliero pari a ca. 700 treni).

I dati di approfondite analisi hanno stabilito che a partire dall'anno 2000 il trasporto su ferro-via (passeggeri + merci) ha fatto diminuire di circa il 15% il trasporto su gomma (il pregio della ferrovia è infatti quello di trasferire grossi volumi di traffico a costi unitari decrescenti con l'aumentare dei volumi trasportati, senza per altro incorrere in congestioni stradali e relativi costi sociali).

Nel traffico di lunga tratta, il treno può garantire la velocità media costante indipendente dalle condizioni climatiche e, perciò, quasi sempre la puntualità dell'orario e la sicurezza delle persone cose oggi di difficile riscontro nel trasporto su gomma.

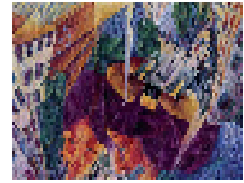
Di primaria importanza infrastrutturale è il raddoppio della linea ferroviaria Padova-Venezia che si sviluppa per 23 chilometri: iniziata alla fine del 2002, con previsione di ultimazione in cinque anni, la stessa tratta fa parte del servizio ferroviario metropolitano di superficie e in seconda istanza farà parte della linea traspadana ad alta velocità (TAV) Torino-Trieste che si prolungherà ad Ovest verso Lione e ad Est verso Kiev, diventando punto importante e nevralgico della nervatura del cosiddetto "Corridoio 5".

Per il completamento di questa necessaria linea internazionale, che è di vitale importanza perchè il nostro paese rimanga partner interessante dei maggiori Stati Europei, è richiesta la fine delle contestazioni sociali che la TAV sta incontrando in alcune regioni del N/O (Val di Susa) e strumentalizzata da alcune parti politiche a margine dell'attuale compagine di governo (con espresso riferimento ai contributi europei, il problema è da risolvere entro il 23 luglio 2007, data ultima per presentare la necessaria documentazione per ottenere tali sovvenzioni).

Anche per le strutture viarie stradali e autostradali le amministrazioni locali del N/E hanno avviato già dal 2002 un programma ambizioso, che consiste principalmente nella costruzione di tre opere infrastrutturali di primaria importanza: 1^ l'ampliamento della tangenziale di Mestre, 2^ il passante di Mestre e 3^ l'ultimazione dell'autostrada PN/TV.

1^ La strada che dal 1972 collega l'uscita dell'autostrada PD/VE con l'entrata all'autostrada VE/TS è la tangenziale di Mestre (inizialmente la tangenziale fu costruita





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

per risparmiare al traffico cittadino il passaggio di circa 500 mezzi pesanti al giorno, con conseguenti disagi agli abitanti e ingorghi al traffico urbano).

Le ultime statistiche elaborate nel 2006 rilevano che la tangenziale di Mestre supporta una percorrenza media di circa 110 mila mezzi, di cui circa 81 mila sono veicoli leggeri e circa 29 mila sono veicoli pesanti con merci trasportate.

Tale aumento spropositato del traffico, si è determinato dalla fine degli anni '80 in poi, (da quando cioè caduto il muro di Berlino è terminata la guerra fredda): da allora, sono iniziati i primi collegamenti economico-commerciali con i paesi dell' ex area sovietica.

A causa delle code in tangenziale, poi, secondo un calcolo dell'Unione Industriali, si perdono in un anno circa 136000 ore di lavoro, gli ingorghi e gli incidenti di ogni giorno sono un chiaro freno ineludibile all'economia del N/E e si rischia che la situazione possa ancora peggiorare per gli anni futuri.

Il CIPE, nella riunione del 31 ottobre 2002, voluta e sostenuta dai due governatori regionali Galan e Tondo, decideva le massime priorità infrastrutturali del N/E e cioè l'ampliamento della tangenziale di Mestre e il passante.

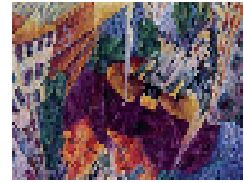
Con l'ampliamento della tangenziale che ha trasformato la corsia di servizio in terza corsia, la città di Mestre ha pagato e sta attualmente pagando un grave prezzo sociale per il passaggio veicolare presente nella tangenziale (si pensi al grave inquinamento atmosferico da polveri sottili che supera ampiamente la soglia minima delle normative europee e al costo sanitario provocato al sistema pubblico dalle malattie generate da questo inquinamento dell'aria).

I lavori di ampliamento hanno richiesto circa un anno di lavori ed hanno interessato il tratto di 8,2 chilometri (Villabona-Terraglio) la cui competenza è toccata al concessionario dell'autostrada PD/VE più il tratto di 3,1 chilometri tra (Terraglio-Alemagna) la cui competenza è spettata al concessionario di Autovie Venete.

2^ il passante di Mestre si presenta come un nuovo tratto autostradale che attraversando 12 comuni collegherà Mira (VE) con Quarto d'Altino (Tv), coprendo una distanza di 32 chilometri che si snoderà a nord dell'attuale tangenziale.

Questa nuova infrastruttura sarà in primo luogo la continuità viaria dell'autostrada A4, come secondo luogo distribuisce e decongestiona il traffico insistente sulle statali limitrofe e che si connettono sia al porto di Venezia che all'area sud del sistema del famoso "corridoio 5".





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Per quanto riguarda i costi il CIPE sta partecipando con una quota pari al 16% del valore come intervento pubblico, la rimanenza sarà a carico delle concessionarie che la reperirà con il futuro pedaggio.

3^a dall' autostrada VE/TS, all'altezza di Portogruaro si dirama una bretella autostradale che raggiunge dopo 10 chilometri la città di Pordenone: alla fine degli anni '90 si era progettato il raccordo che da Pordenone si spingeva nella A27 nelle vicinanze di Conegliano (Tv).

I lavori di questa importante via di smistamento (soprattutto per il trasporto merci), per molto tempo si sono arenati sulle risorgive nella zona di Sacile (Pn) a causa dell' impatto ambientale e alle preoccupanti omissioni procedurali dei commissari governativi. Tuttavia, con il decreto "sblocca cantieri" si sono ultimati gli ultimi 13 chilometri e sull' infrastruttura è stata da poco tempo permesso il via al traffico.

La messa a regime della bretella Portogruaro/Conegliano ha permesso al N/E di aggiungere una importante pedina alla percorribilità viaria , raggiungendo lo scopo di vedere attuato un sistema stradale reticolato che consente di raggiungere con minor costi trasportazionali anche le zone meno accessibili della regione.

CAPITOLO III

IL TERRITORIO DEL N/E

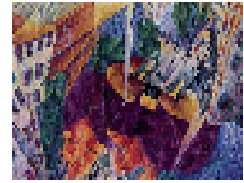
3.1. Mutamenti e miglioramenti continui delle Regioni.

Da decenni studi statistici e analisi economiche insegnano che le regioni del N/E sono zone economicamente avanzate rispetto alle stesse regioni settentrionali, ma al suo interno insistono ancora degli squilibri: ad un'area centrale che si è nel tempo sviluppata economicamente si contrappongono due aree, una settentrionale e una meridionale che se non considerate depresse di sicuro non vedono decollare il proprio sviluppo.

Se da un lato le Regioni del N/E si caratterizzano come un'entità essenzialmente policentrica, dall'altro non ha saputo o voluto distribuire adeguatamente le infrastrutture trasportazionali.

E' del tutto evidente che se non si interviene a questo punto con un grande investimento sulle infrastrutture regionale, si rischia il collasso del trasporto sia passeggeri che merci da





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

e per l'Ovest e l'Est europeo: mentre in Italia si litiga su come e dove realizzare la TAV, in altri paesi europei hanno costruito infrastrutture che stanno già collegando le varie zone industrializzate del nostro continente.

L'azione politica deve armonizzare i più veloci e importanti interventi di viabilità regionale per il N/E e, nello stesso tempo, deve garantire che le nuove infrastrutture godano di quei sistemi tecnici innovativi tali da poter migliorare sempre più i tragitti che persone e merci compiranno.

Conformemente ai programmi d'intervento per le infrastrutture viarie, c'è da fare una duplice considerazione che è di carattere economico ancora prima che politico e sociale.

- lo Stato non deve fermare (secondo le premesse costituzionali) lo sviluppo della motorizzazione, tuttavia applicando alla stessa tutti gli accorgimenti tecnologici per la salvaguardia ambientale dell'ecosistema.
- lo Stato deve far fronte alla sempre più marcata domanda di infrastrutture per il trasporto merci e passeggeri.

Appare evidente da questa duplice osservazione, che ogni provvedimento che deprime la domanda di trasporto finisce con lo scoraggiare lo sviluppo economico (oggi, purtroppo, alcune frange politiche minoritarie tentano di by-passare il fondamentale problema del trasporto scoraggiandone la domanda).

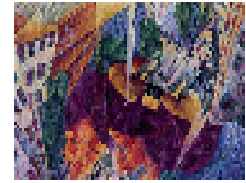
Ora, non considerando la domanda per il trasporto del settore turistico ma decidendo di assecondare solamente la domanda del trasporto persone e merci, gli investimenti necessari alla costruzione di nuove infrastrutture devono essere rivolti alle sue migliori caratteristiche tecniche, cioè alta capacità viabile e comprovata sicurezza per gli utenti.

In definitiva, per le nuove infrastrutture si deve analizzare una doppia necessità:

- da una parte lo studio di ogni singolo progetto infrastrutturale deve essere collegato alla più ampia cornice dell'intero programma viabile nazionale (come succede per il N/E);
- dall'altro bisogna stabilire un confronto tra gli investimenti del trasporto e gli investimenti previsti dal piano economico regionale per calcolare l'ordine di priorità tra i vari investimenti interdipendenti.

3.2. Politiche per le infrastrutture del trasporto





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Da anni lo Stato, tramite la politica di sviluppo, attiva negli investimenti delle infrastrutture trasportazionali nelle aree in cui è più pressante questo tipo di opere.

Tali “investimenti di infrastrutture” si riferiscono di solito ad opere di dimensione e valore tecnico rilevante (viene, perciò, ricondotta al potere statale l’iniziativa, la promozione e la realizzazione delle relative opere).

Con gli investimenti infrastrutturali odierni si persegue lo scopo di risolvere problematiche per l’insediamento umano e industriale in certe aree del paese: le infrastrutture di nuova generazione devono perciò essere concepite e costruite per rimuovere ostacoli naturali e artificiali che le persone e le imprese incontrano quando si devono muovere per i più disparati motivi.

Non da ultimo, nuove costruzioni infrastrutturali originano da parte delle imprese appaltanti notevoli risorse economiche, con effetti sulla disoccupazione di certe zone che diminuisce.

Socialmente rilevanti sono, poi, i risultati derivanti dalla manutenzione degli impianti stessi: si fornisce alle imprese appaltanti o subappaltanti la possibilità di impiegare del personale professionalmente preparato per offrire tutti i servizi accessori occorrenti all’ente che condurrà il mandato di concessione nel tempo.

In effetti uno dei più importanti fili conduttori che segue alla costruzione di infrastrutture pubbliche è determinato dal raggiungimento di un obiettivo politico-sociale che prevede il possibile innalzamento del reddito procapite nelle regioni in cui tali investimenti infrastrutturali vengono realizzati.

BIBLIOGRAFIA

Ed.UTET-U.TOSCHI Compendio di geografia economica generale.

Ed. LIQUORI-C.H.SHARP Economia dei trasporti.

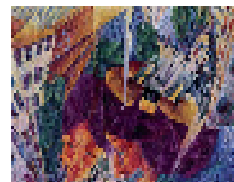
Convegno di Venezia-A.USIGLI I trasporti nella Regione Veneto e le prospettive di

sviluppo in seno al Mercato Comune Europeo.

Ed.ETAS-KOMPASS-M.DEL VESCOVO I trasporti terrestri.

Di C.TALICE I trasporti terrestri. Panorama generale dei trasporti in Italia.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Di G.ZAMBRINI La politica delle infrastrutture e dei trasporti. (Atti conv. Int.le)

LETTURE

IL MATTINO DI PADOVA AAVV Pagine economiche I° semestre 2007

Il progetto di una moderna rete logistica e dei trasporti progettata da Silvio Berlusconi.

Da ultimo, ringrazio per i consigli fornitemi il prof. G.D. Marangoni, ordinario di economia politica c/o la facoltà di giurisprudenza dell'università Degli studi di Padova.

