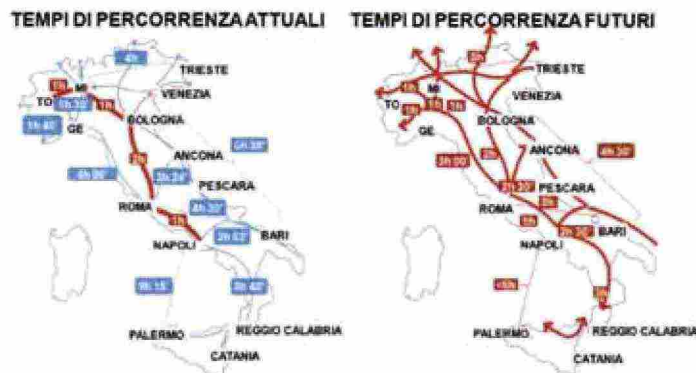


CON L'INTRODUZIONE DEL MINISTRO USCENTE DELLE INFRASTRUTTURE GRAZIANO DELRIO

“Connettere l'Italia” in un compendio su trasporti, logistica e strategie d'oggi

Una pubblicazione di RAM che inaugura una serie di volumi di studio e di ricerche firmata anche da Ennio Cascetta - Le grandi sfide con la “cura del ferro” e l'informatica



ROMA – Si chiama “Connettere l'Italia” ed è un interessante volume pubblicato dalla [Franco Angeli](#) con il contributo di RAM, che nell'occasione preannuncia una serie di altri volumi di studio e ricerca della stessa organizzazione, che come noto è una struttura in house del ministero Infrastrutture e Trasporti.

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

“Connettere l'Italia”

In genere riferiamo di pubblicazioni nella rubrica Libri ricevuti. Ma in questo caso ci sembra giusto dare un rilievo da prima pagina a un compendio di indirizzi - su ben 150 pagine - firmati sia dal ministro Graziano Delrio, sia da esperti come Angela Bergantino, Andrea Boitani, Ennio Cascetta, Giuseppe Catalano, Pierluigi Coppola, Maurizio Maresca, Vittorio Marzano, Vito Mauro e Ivano Russo. Un think tank significativo di quello che è stato il governo ormai in chiusura sulle problematiche della logistica e dei trasporti, come dice il sottotitolo, “per un Paese che cambia”. Cerchiamo di sintetizzare. Ci sono, in queste pagine dense di indirizzi, sette capitoli principali: infrastrutture utili e priorità (Cascetta) nuove regole per progettazione tra valutazione e partecipazione (Coppola) trasporto merci e logistica sostenibile (Russo, Marzano) regolazione Ue per le autostrade italiane (Bergantino, Boitani, Maresca) mobilità sostenibile e trasporto pubblico (Catalano) sfide della nuova tecnologia (Mauro) mobilità turistica (Cascetta, Coppola). Ogni capitolo è diviso in sotto-capitoli,

in gran parte tecnici ma con riflessi anche sui temi delle scelte politiche attuate e da attuare.

*

Abbiamo cercato di approfondire le 150 pagine del volume, il che non è piccolo impegno; uno studio che è alleggerito anche da una serie di immagini, sia grafiche che fotografiche, in aiuto alla comprensione, come le due cartine che abbiamo riportato in 1° pagina. Che dire? Respingiamo la tentazione di parlare di “libro dei sogni” perché sarebbe ingeneroso. Ma la realtà è che molti dei pur importanti e urgenti programmi contenuti nella “nuova stagione di pianificazione” (Ivano Russo, pag.80) sono in realtà

appena avviati, e in qualche caso già bloccati o almeno contestati da realtà locali. Non vorremmo dilungarci poi tra la visione macroscopica del “sistema Italia” e quella micro che ogni giorno gli operatori dei porti italiani (anche oggi con i “sistemi”) devono affrontare per poter lavorare. Connettere l'Italia per loro non è tanto la grande rete TEN-T ipotizzata e ancora da venire (che certo, ci vuole) ma è specialmente connettere giornalmente la Dogana con la Finanza, che hanno sistemi informatici incapaci a volte di colloquiare tra loro oltre che con gli operatori; connettere gli orari di lavoro degli ispettori pubblici

con le esigenze delle merci da far correre; connettere in senso ancora più stringente e generale chi lavora nel pubblico - e spesso ha tempi “rilassati” - con chi invece nel privato si affanna a risparmiare i minuti; infine (ma potremmo continuare) connettere chi acquista macchinari ultrasofisticati imposti dal mercato (per esempio: gli scanner per i teu) con chi deve autorizzarli e spesso richiede settimane o mesi per dare i nulla osta.

Sono queste critiche al libro di Delrio & C.? Tutt'altro, non equivochiamo. Le analisi contenute nelle 150 pagine in questione sono tutte importanti, interessanti e quasi totalmente condivisibili. Il problema semmai è come i grandi progetti del connettere l'Italia si “spicciolano” poi nella realtà quotidiana sulle banchine, negli uffici periferici, nelle pratiche per liberare, spedire, controllare le merci. In tempi di connessioni ultraveloci sul Web, in molti porti è ancora necessario che un povero fattorino in scooter corra con mazzi di fogli di carta da uno spedizioniere a un ufficio della dogana, solo perché i “sistemi” sono incompatibili o perché ancora serve “il pezzo di carta”. È vero, ogni rivoluzione richiede tempi. Ma guai a cullarsi sui grandi progetti se si perdono di vista le realtà locali e concrete, che fanno non la storia ma la danza quotidiana di chi lavora.