

FERROVIE. Il futuro delle comunicazioni negli scenari disegnati da Necci, amministratore delegato delle Fs

Europa unita anche nelle reti

LE INFRASTRUTTURE DEVONO ESSERE AL SERVIZIO DELLO SVILUPPO E DELLA COMPETITIVITÀ

R
A
S
S
E
G
N
A
S
T
A
M
P
A
R
A
S
S
E
G
N
A
S
T
A
M
P
A
R
A
S
S
E
G
N
A
S
T
A
M
P
A
R
A
S
S
E
G
N
A
S
T
A
M
P
A

S Lorenzo Necci

quello del dibattito sull'Europa: dai suoi primordi agli inizi degli anni cinquanta, sino ad oggi si è parlato di tutto fuorché dell'Europa dei cittadini, dei valori, delle culture, delle integrazioni dei sistemi, che sono stati alla base di ogni costruzione di stato-nazione. L'Europa, proprio per essere tale, ha bisogno di sistemi, di reti, di infrastrutture che la uniscano, che permettano ai suoi cittadini tangibili ed evidenti segni di unione; ma anche di elementi simbolici ed ideali di identità.

Il ruolo delle ferrovie e delle poste fu essenziale per creare elementi di identità nazionale nell'800 in molti Paesi europei, l'Italia in primo luogo. Invece dall'Europa del carbone e dell'acciaio all'Europa nucleare, dalla Comunità europea (quella del latte e del burro, delle varie tutele agricole per intenderci) sino all'Unione europea di Maastricht c'è stato un susseguirsi continuo di visioni parziali della realtà europea, dominate da fattori economici e industriali specifici per alcuni settori, o più generali ma sempre tutti a marcata valenza economica: si eliminano i dazi per favorire il commercio ed aumentare la circolazione delle materie prime. Si riduce la concorrenza nei prodotti agricoli, sussidiando fortemente i settori penalizzati ma togliendoli al libero mercato. Viene creata una politica dei cambi con oscillazioni concordate. E così di seguito sino ai parametri attuali dell'Unione europea.

pea e della moneta unica. Tutti questi passi, importanti e positivi in sé, si sono diluiti in un tempo assai lungo, ma non si può dire che abbiano contribuito a creare l'Europa. C'è stata una sorta di reticenza, a tutti i livelli politici, sociali ed economici ad affrontare i nodi politici dell'Europa, nella convinzione che i piccoli passi fossero più produttivi, comunque non ostativi alle evoluzioni successive.

Oggi lo spirito europeo è forse meno forte di qualche decina di anni orsono e Maastricht è oggetto di forti critiche; per non parlare di volontà di rimetterla in discussione. In quasi tutti i Paesi d'Europa si spera che sia qualcun altro ad impedire l'attuazione di Maastricht, ma molti sono ormai convinti della necessità di una sua profonda revisione, quantomeno nei tempi e nelle modalità di realizzazione. Il problema principale di questa sorta di disaffezione per l'Europa risiede probabilmente in un errore di base compiuto sia da parte dei padri fondatori dell'Europa, che degli attuali leader politici dopo la caduta del muro di Berlino: l'errore di avere considerato sempre elementi parziali del quadro europeo, ottimizzazioni di settori sia pur importanti dell'economia o della finanza, che però parlavano più alle istituzioni, alle industrie, alle banche centrali che non ai cittadini.

Non c'è stato il coraggio di fare il vero salto di qualità della costruzione europea. Quella di trovare ragioni ideali e contemporaneamente manifestazioni con-

crete, percepibili dai cittadini, che facessero da pilastri della costruzione. Solo negli ultimi anni si è cominciato a parlare con qualche concretezza delle infrastrutture, delle reti, dei sistemi che debbono connettere le città europee, le zone industriali, le aree più sviluppate e quelle ancora in attesa di sviluppo, in una visione globale dell'Europa; scavalcando finalmente i confini degli stati entro cui sinora sono state programmate e realizzate le reti infrastrutturali che hanno costituito per secoli il vero collante tra i cittadini di questo o quel Paese europeo, ma che sono divenuti nel tempo altrettanti limiti alla costruzione della più grande casa europea. Reti che non dialogano tra di loro, che si fermano ai confini dei vecchi stati, che rappresentano elementi di frattura e di costo anziché elementi di unione, di sviluppo, di efficienza, di competitività. Per cui, malgrado tutte le affermazioni contrarie, l'Europa che stiamo costruendo è ancora l'Europa degli Stati e non dei cittadini. E questa Europa non funzionerà mai, neanche se si giungesse alla moneta unica.

Cambiare strategia significa ripartire dalle infrastrutture allargate, intese come reticolo dello sviluppo dei cittadini. Le infrastrutture stanno alla base dell'Europa dei cittadini: creano le possibilità dello sviluppo e della competitività, della socialità e della comunicazione. Sono al servizio di più soggetti e trascendono l'interesse individuale. Tendono a collegare gli individui e le società tra di loro e danno il senso della collettività. Creano rapporti, consentono dialogo, per-

mettono scambi. La storia è una prova costante di questi principi. Le culture mediterranee dominanti, greche o fenicie, si basavano su un sistema di trasporto marittimo altamente efficiente. L'impero romano sarebbe inconcepibile senza le strade e il sistema giuridico; il Rinascimento senza la stampa e la navigazione; la rivoluzione industriale senza la capacità di generare e distribuire energia. Così come oggi è Internet a simbolizzare l'infrastruttura dell'era tecnologica. Naturalmente non bastano le infrastrutture fisiche. Contano almeno altrettanti i fattori culturali e mentali, che si rappresentano in norme e valore condivisi, in educazione e linguaggio, in sistemi fiscali e normativi (le reti in materiali).

Le moderne infrastrutture debbono tendere quindi a combinare disponibilità fisica di beni e persone con disponibilità di dati e informazioni da combinare in tempo reale al fine di permettere scelte e decisioni. Ripartire dalle infrastrutture per costruire l'Europa richiede di rispettare tre caratteristiche:

1) la qualità elementare delle infrastrutture. Esse cioè debbono funzionare per lo scopo per cui sono realizzate. È un concetto minimo di funzionamento, eppure è quasi sempre dimenticato. Un porto, un aeroporto, un sistema telefonico, una stazione debbono funzionare in modo efficiente. Le infrastrutture italiane di questo tipo non sono poche, almeno rispetto alla media europea; ma funzionano quasi tutte male. La loro realizzazione ha spesso obbedito a pure logiche keynesiane di investimento e

sono state gestite con il criterio del monopolio pubblico, piuttosto che come fondamento della competitività per le regioni e le industrie. L'Italia è molto indietro alla media degli altri Paesi europei per l'efficienza nella stragrande maggioranza dei suoi sistemi infrastrutturali. I cittadini sono abitualmente serviti male e pagano di più; le industrie soffrono molto per la qualità ed il costo dei sistemi infrastrutturali del nostro Paese.

2) la qualità strategica delle infrastrutture. È essenziale il livello tecnologico, la capacità di dialogo e di sinergia con gli altri sistemi. Dal sistema educativo, a quello normativo, da quello della ricerca a quelli più tradizionali della mobilità e delle telecomunicazioni il problema dell'efficienza delle infrastrutture risiede sostanzialmente nella loro interconnessione.

3) la capacità di adattarsi, di modificarsi, di migliorare delle infrastrutture. Troppo spesso esse finiscono per divenire gli strumenti che ingessano le situazioni, bloccano le evoluzioni, impediscono il cambiamento e sinanche il progresso. Questo fenomeno è innanzitutto culturale, ed in Europa ha giocato e continua a giocare un ruolo pesantemente negativo. È un fatto che mentre gli Stati Uniti negli ultimi venti anni hanno creato quasi quaranta milioni di posti di lavoro l'intera Europa non ne ha creato nessuno. Le infrastrutture culturali e la rigidità straordinarie del mercato del lavoro sono qui i principali responsabili. Gli Usa hanno adattato le loro politiche e le istituzioni ai cambiamenti richiesti dallo sviluppo

tecnologico. L'Europa non ne è stata capace. C'è la netta sensazione che valori e istituzioni che hanno caratterizzato lo sviluppo europeo negli anni del dopoguerra sono divenuti ora i responsabili del blocco reale allo sviluppo degli ultimi venti anni. I nuovi confini culturali si rivelano più alti e resistenti dei vecchi confini fisici.

È possibile immaginare lo sviluppo economico dell'Europa senza un reale ed efficiente sistema infrastrutturale? È possibile immaginare una partecipazione dei cittadini senza servizi e a livello europeo? La risposta è assolutamente negativa. Un mercato di trecento milioni di persone ha bisogno di sistemi transnazionali e infranazionali. È immaginabile una reale competitività europea in presenza di reti e network infrastrutturali che continuano a rispecchiare i vecchi confini fisici degli stati.

La produttività del trasporto ferroviario delle merci in Usa è circa dieci volte superiore a quello europeo. Ed è perfettamente logico se si considera che in Europa tra l'Italia e la Svezia un treno incontra ancora oggi undici sistemi diversi di segnalamento ferroviario. Non parliamo del costo e della qualità per i cittadini dei servizi di qualunque tipo: trasporto aereo, servizio telefonico, trasmissione dati, banche, assicurazioni. Tanti monopoli nazionali, quasi sempre assistiti e molto spesso assistenziali, che hanno reso difficile e in alcuni casi impossibile la costruzione di sistemi industriali di settore realmente competitivi. Un circolo vizioso di alti costi, qualità del materiale spesso scarsa, servizi poco efficienti per i cittadini. Reti europee, industrie fornitrici delle reti (treni o telefoni, computer o industrie cantieristiche) di dimensioni europee, servizi di

quanto e costo paragonabili alla migliore competizione mondiale sono condizioni imprescindibili di sviluppo.

Se l'Europa rischia di essere coloma tecnologica rispetto a Usa e Giappone una delle cause non ultime sta proprio nel fatto di non essere mai uscita dalla logica nazionale dei vecchi stati e delle relative infrastrutture non comunicanti fra loro. Dall'educazione alla finanza, dalla ricerca alla mobilità, tutto è stato costruito intorno a modelli nazionali che oggi sono superati dalla tecnologia, resi obsoleti dalla mondializzazione dell'economia e dalla società dell'informazione; ma che resistono tetragoni, ormai portati all'autocoscienza e spesso alla gestione di se stessi. Negli Usa in tre anni società private, con capitali privati, hanno costruito quattro network di telecomunicazioni a scala nazionale completamente nuovi; le superstrade tecnologiche sono ormai nell'agenda dei prossimi anni. L'Europa si attarda ancora nelle decisioni se privatizzare o no i suoi monopoli telefonici; o se rendere interoperabili ed aperti alla concorrenza i suoi sistemi ferroviari. Le linee aeree sono ancora per lo più nazionali e così porti, aeroporti, interporti. Il costo della costruzione e gestione di sistemi infrastrutturali a base nazionale è molto alto, paragonato alla dimensione europea. La loro efficienza è sempre relativamente bassa. In altri termini i cittadini pagano di più, in tasse o in costo dei servizi, e ottengono di meno. Non è dunque questione di investimenti, ma di allocazione di risorse, dal livello nazionale a quello europeo.

A questo livello, e solo a questo, è possibile coinvolgere veramente il capitale privato, senza la cui partecipazione è illusorio pensare di

di servizi e mercati europei. Occorre certo ragionare su diversi livelli di aggregazione geografica ed economico-sociale. I Paesi capaci di dare dimensione, efficienza e mercato alle proprie reti materiali ed immateriali saranno enormemente agevolati rispetto a quelli che tale capacità non sanno sviluppare. Come prima le regioni con più interconnessioni, con sistemi e reti efficienti, con livelli tecnologici e strutturali migliori, hanno capacità di sviluppo esponenziale rispetto a quelle meno strutturali. L'Europa può riconquistare competitività e capacità di nuovo sviluppo se nella priorità della sua azione sarà capace di ripensare il sistema delle infrastrutture allargate:

— smantellando gli innumerevoli monopoli nazionali, le tante gloriose, obsolete società nazionali delle ferrovie, dei telefoni, del gas, dell'elettricità e le gelose burocrazie che le difendono;

— e dando ai cittadini ed alle imprese i sistemi per dialogare, per comunicare, per competere e offrendo loro gli strumenti per accrescere l'informazione, la conoscenza, la comprensione.

Comunicare fisicamente e comunicare virtualmente costituiscono gli strumenti di accompagnamento di base per poter ricostruire una migliore comprensione, un comune sentire, una nuova identità collettiva. Si tratta di un passaggio obbligato per l'economia globale dei prossimi anni; ma anche, e forse soprattutto, dell'unica maniera per creare dei cittadini europei, in una nuova e responsabile democrazia. Che cosa deve fare l'Ita-

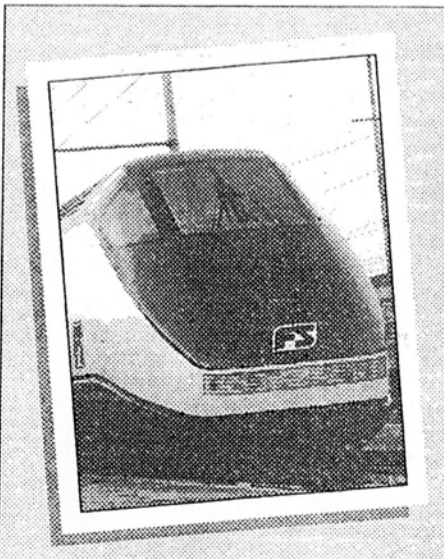
lia in questo quadro risulta abbastanza chiaro. La prima priorità assoluta del nostro Paese è raggiungere il livello minimo di efficienza nella gestione delle infrastrutture esistenti. Ciò vale praticamente per tutte le infrastrutture finanziarie (banche, assicurazioni, borsa), per i sistemi legati alla mobilità, per le telecomunicazioni, per la formazione e l'educazione. La mancanza di un livello minimo accettabile di efficienza, per queste infrastrutture non risiede solo nella gestione, ma, oggi, soprattutto nella capacità di interagire, di dialogare, di fare sistema: porti senza ferrovie; aeroporti senza collegamenti con le città; università lontane dall'industria; ricerca priva di mercato, siamo al «fai da te» dell'organizzazione; alle tante torri isolate entro una città medievale, le cui mura sono da tempo cadute.

Una seconda priorità, non meno importante, è quella di garantire al settore vitale delle piccole e medie imprese un reale passaggio all'era neo-industriale, soprattutto alla riconsiderazione profonda alla «reingegnerizzazione» di interi settori; il che può portare ad un eccezionale recupero di produttività del Paese, valutabile in molti punti di Pil (il miglioramento della ricerca, della formazione dei quadri, delle tecniche di esplorazione del mercato dei servizi finanziari, dei legami con il territorio costituiscono campi prioritari di esercizio). Infine è necessario rivedere a fondo quali e quante infrastrutture per l'informazione e lo sviluppo delle competenze e conoscenze l'Italia deve avere per il futuro. In altri termini quanto investire in conoscenza, in apprendimento continuo, in preparazione delle risorse umane, in democrazia nel senso più anti-

co e profondo del termine (il dialogo dell'Atene di Pericle), per prepararsi veramente al salto culturale richiesto dalla società neo-industriale. Per tornare a parlare di una nuova fase di sviluppo; più qualitativa, profonda e responsabile di quella che abbiamo vissuto negli ultimi decenni; l'unica possibile nella nuova logica industriale nell'era della informazione globale e della società dei servizi.



“ Dalla finanza alla mobilità: nel continente si è costruito intorno a modelli nazionali che oggi sono superati dalla tecnologia, resi obsoleti dalla mondializzazione dell'economia e dalla società dell'informazione ”



“ Negli Stati Uniti società private hanno creato in tre anni quattro network di telecomunicazioni su scala nazionale e le superstrade tecnologiche sono nell'agenda dei prossimi appuntamenti ”



L'Etr 500 «in azione»
Sopra, Lorenzo Necci, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato
In basso a sinistra, passeggeri in attesa alla stazione di Milano
In basso a destra, il frontale dell'Etr 500
Le reti nazionali europee per aumentare l'efficienza e la qualità del servizio devono aprirsi maggiormente alla concorrenza (Foto: Farabolla e Paola Coletti)

