

Pietro Lunardi *

L'hub portuale di Barcellona, l'hub merci di Lione, l'hub portuale di Fos, l'hub portuale di Genova, l'hub aeroportuale e interportuale di Torino, il macro hub milanese, gli hub interportuali di Trieste sono tutti nodi intermodali che non solo rendono forte il Corridoio in termini geoeconomici ma consentono al mercato orientale d'Europa di interfacciarsi con un ambito produttivo e un ambito dei consumi che supera il 40 per cento dell'Unione Europea.

Il Corridoio n. 8

Rappresenta il ponte tra il Mar Nero e il Mare Adriatico ed è caratterizzato sia da reti infrastrutturali che da punti nodali di grande rilevanza strategica. In merito alle reti questo Corridoio oltre a quelle stradali e ferroviarie contiene un interessante sistema di condotte di gas e di petrolio; mentre, per quanto concerne i punti nodali, il porto di Varna, il porto di Durazzo, gli interporti di Sofia e di Tirana, danno al Corridoio le caratteristiche di un sistema integrato capace di interagire a Est con Baku e quindi con uno dei paesi con elevata ricchezza di giacimenti petroliferi e, a Ovest, con Il Mediterraneo e con l'Italia che offre a tale Corridoio una vera continuità funzionale e strategica attraverso il Corridoio Adriatico.

Quindi la portualità pugliese rappresenta un vero nodo cerniera tra i due corridoi e, anche in questo caso, fa sì che i due corridoi generino un vero sistema: si perde così la caratteristica prettamente legata all'infrastrutturazione degli assi trasportistici e prende corpo, come per il Corridoio n. 5, un vero sistema integrato. Un sistema che trova nel nostro territorio una serie di occasioni per amplificare le sue potenzialità logistiche, le sue attitudini ai processi di mercato.

Occorre quindi capire e misurare in modo capillare questa ricchezza, questa inimmaginabile potenzialità imprenditoriale e contestualmente, concordare insieme, quando l'offerta infrastrutturale consentirà a tali naturali assi geografici di diventare davvero:

- corridoi plurimodali funzionali; corridoi cioè su cui l'offerta ferroviaria, l'offerta stradale, marittima e aerea siano davvero legate da nodi in cui la soluzione di continuità non generi danno né in termini economici, né in termini temporali;
- corridoi gestiti da una pluralità di soggetti strettamente fra loro integrati e coordinati da una cabina di regia capace di dare ai corridoi stessi una connotazione qualitativa e funzionale tale da attrarre la domanda;
- corridoi capaci di riconoscere chiari ruoli a tutti quegli impianti prima richiamati che non solo generano traffico ma che, in modo particolare per i grandi hub portuali, possono costituire una grande occasione per un avvio organico di quel processo di riequilibrio modale più volte invocato dall'Unione Europea.

Non ha senso quindi parlare di Piano generale dei trasporti e della logistica di un Paese, non ha senso quindi parlare di Piani regionali dei trasporti, non ha senso impostare Documenti di programmazione economica finanziaria di un Paese, se non si identifica con la massima urgenza un chiaro programma di azioni che, su tali corridoi, vanno fatte in un arco temporale definito.

Senza dubbio la Conferenza di Creta del 1994, quella di Helsinki del 1997, senza dubbio la serie di convegni, di incontri bilaterali, di riunioni in sede comunitaria sulla tematica dei corridoi eurasiatici è ricca di dichiarazioni di buone intenzioni, è ricca di impegni, è ricca di fattibilità e, in alcuni casi, di progettualità, tuttavia finora non c'era stato da parte del nostro Paese una chiara identificazione di scelte strategiche di natura economico-finanziaria, di scelte di natura infrastrutturale, di strumenti capaci di trasformare le volontà del Governo in atti compiuti, in interventi cadenzati nel tempo.

L'attuale Governo ha attivato, attraverso atti concreti e misurabili, una serie di iniziative che finalmente consentono al nostro Paese di confrontarsi con gli altri Stati dell'Unione Europea dimostrando in modo

chiaro quanta valenza strategica e quanto spessore economico lo Stato italiano riponga sia nel Corridoio n. 5, sia nel Corridoio n. 8:

1. il Documento di politica economica e finanziaria;
2. la Legge finanziaria 2002;
3. la Legge obiettivo;
4. la Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001;
5. il Disegno di Legge collegato alla Finanziaria 2002;
6. il Decreto delegato alla Legge obiettivo.

Con la prima iniziativa si pone fine alla vecchia “politica degli annunci”; infatti l’intero volano finanziario è supportato da un articolato quadro che prima è stato definito in termini generali nel Documento di Programmazione economica e finanziaria del Governo, poi ha trovato, come dirò dopo, adeguato riferimento nella Legge finanziaria 2002 e poi infine ha avuto un definitivo supporto da un’apposita Delibera del CIPE. Si è così passati dal gratuito sistema delle “Leggi pluriennali di spesa” che hanno riempito il nostro Paese di opere incompiute, a un garantito sistema di coperture finanziarie e di certezze temporali. Spesso infatti ho definito questi nuovi atti programmatici simili a veri rogiti notarili.

La seconda iniziativa che dà ulteriore garanzia alla volontà del Governo di attuare un programma così ambizioso, è quella relativa alla presenza nella Legge finanziaria di un primo volano di risorse, pari a circa 7750 milioni di euro (15.000 miliardi di lire), capace di consentire l’avvio organico del processo di infrastrutturazione. Accanto a tale disponibilità, sempre nella Legge finanziaria è previsto anche un apposito articolo che consente finalmente alla Cassa depositi e prestiti di svolgere un ruolo determinante nel processo di anticipazione e di prestito per quelle iniziative che rientrano nel programma strategico del Governo. Una condizione determinante, per il successo di questo grosso impegno programmatico, è l’importanza che tutti noi, nelle differenti responsabilità istituzionali, daremo al fattore tempo. Il rischio infatti che il nostro Paese, come detto in precedenza, si avvii verso un processo irreversibile di stasi della propria offerta infrastrutturale, di blocco delle proprie risorse territoriali, di degrado dei propri assetti urbani, è sempre più reale, è sempre più vicino.

Un’ulteriore iniziativa che finalmente mette in evidenza l’abbandono delle logiche del passato, sta nel fatto che l’intera operazione è al centro di uno strumento quale la Legge obiettivo: uno strumento che consentirà la concreta attuazione, in tempi certi, soprattutto di quelle scelte progettuali che hanno un livello di complessità, di rilevanza strategica e di urgenza tale da non poter essere bloccate da interessi puntuali che spesso compromettono l’attuazione non di segmenti infrastrutturali ma di veri e organici “Progetti Paese”.

Questa esigenza del fare, questa volontà a non ritardare l’avvio di una simile operazione, trova quindi una precisa motivazione che, in più occasioni, ho definito “laica” perché supera ogni logica di schieramento.

La Delibera del CIPE del 21 dicembre poi, non solo identifica gli interventi strategici di preminente interesse nazionale, ma, definisce, per ogni singolo intervento le previsioni di spesa nel triennio, prevedendo un volano di risorse globale per l’attuazione degli interventi strettamente collegati con il Corridoio n. 5 superiore ai 15.500 milioni di euro (nel prossimo decennio) e garantendo, nel triennio 2002-2004 un volano di risorse pari a circa 3600 milioni di euro. Mentre per il Corridoio Adriatico sono previsti interventi superiori, nel decennio, ai 2100 milioni di euro e, di tale volano, si prevede nel triennio un’attivazione di oltre 720 milioni di euro.

Questa visione però, a mio avviso, è restrittiva perché identifica solo gli interventi strettamente legati all’asse infrastrutturale ferroviario e stradale. In realtà il Corridoio n. 5, il Corridoio n. 8, il Corridoio Adriatico non sono semplici assi infrastrutturali, non sono banali corridoi plurimodali, ma costituiscono complessi sistemi di realtà produttive, di hub portuali, interportuali e aeroportuali, complessi e articolati

sistemi di filiere logistiche in cui il comune denominatore non è la semplice connessione e interconnessione tra distinte realtà geografiche, bensì la ricerca continua di condizioni geoeconomiche capaci di ottimizzare al massimo i processi di crescita e di sviluppo di aree vastissime. Aree che, nel segmento centrale del Corridoio n. 5, quello che in particolare interessa il nostro Paese, sono supportate a Sud dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema adriatico, a Nord dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero, assi che consentono al Corridoio di interagire con l'Europa centrale, con le realtà produttive della Baviera, con gli assi strategici che collegano il corridoio stesso con l'intero bacino della Rhur.

I corridoi meridionali, quelli su cui si concentra l'attenzione di questa interessante conferenza, costituiscono senza dubbio le antenne più protese della Europa occidentale verso l'area orientale, verso l'area eurasiatica e al tempo stesso sono le penetrazioni più incisive che consentono al sistema economico orientale di entrare nei processi di mercato dell'intero sistema comunitario.

Potremmo asserire che senza questi interessanti sistemi lineari, senza queste continuità funzionali rimarremmo chiusi all'interno di un sistema chiuso, un sistema in cui paradossalmente l'equilibrio tra produzione e consumi porterebbe automaticamente a una vera crisi di crescita incrinando quindi le condizioni dello sviluppo. In realtà quindi, in modo particolare i due Corridoi n. 5 e n. 8, ridisegnano in logica di sistema il nuovo contesto eurasiatico.

Corriamo oggi un rischio: sottovalutare la costruzione organica e contestuale dei sistemi supportati dai corridoi prima descritti. Pensare di infrastrutturare solo segmenti, solo punti nodali del singolo sistema senza dare, ripeto, organicità e contestualità all'intero progetto significa creare aree forti e aree deboli, significa togliere a queste due grandi arterie occasioni di convenienza e di sviluppo davvero imprevedibile.

Alla luce di tali considerazioni sarebbe auspicabile che l'approccio seguito negli ultimi sei mesi dal nostro Paese nel dare concretezza all'impostazione programmatica relativa agli interventi ubicati all'interno dei prolungamenti dei due Corridoi n. 5 e n. 8, fosse ripetuto dall'Unione Europea.

Sarebbe cioè auspicabile che con la massima urgenza si identificassero i progetti e le risorse necessarie per costruire un'offerta infrastrutturale che oltre a regalare alla nuova Europa un nuovo rapporto con il bacino del Mediterraneo, diventa la prima vera occasione per definire insieme il primo *master plan* dei trasporti e della logistica europei. Su questo tema, in particolare, sarà mia cura sottoporre, nel prossimo Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, una apposita proposta che finalmente ci porti a produrre non più Piani nazionali dei trasporti, non più segmenti infrastrutturali estranei da una visione strategica comune, ma finalmente, partendo proprio da questo approccio sui corridoi eurasiatici, ci consenta di definire quelle azioni strategiche che non possono essere solo disegnate e programmate ma che vanno attuate in tempi certi.

Dobbiamo quindi costruire un *master plan* supportato da un vero Documento di programmazione economica e finanziaria a scala europea; un *master plan* che denunci chiaramente che l'attenzione che porremo proprio nei segmenti di corridoio esterni all'attuale assetto comunitario danno all'Unione Europea un grande respiro economico, un *master plan* che denunci chiaramente che i corridoi meridionali non sono solo un'occasione per rafforzare le economie dell'area meridionale dell'Europa ma rappresentano soprattutto le condizioni per capire finalmente quale valore aggiunto contiene questa vasta area meridionale, per capire quanto miope sia stato per molto tempo mantenere questa realtà territoriale solo potenzialità geografica e non trasformarla in realtà geoeconomica.

Un merito quindi che va dato a chi ha voluto organizzare questo interessante incontro, questo interessante seminario internazionale, è quello di aver chiarito che i corridoi meridionali non solo rappresentano delle arterie fondamentali dell'intero assetto economico della nuova Europa, ma si configurano come veri sistemi integrati, come veri generatori di sviluppo.

È utile ricordare per convincersi di una simile asserzione che nella vasta area del nostro Paese interessata dal Corridoio n. 5 si concentra oltre il 63 per cento della movimentazione delle merci e oltre il 57 per cento del PIL. In tal modo quindi l'Italia offre all'Europa occidentale e orientale tutte le condizioni sia per nuovi assetti di mercato, ma soprattutto, rendendo accessibile la sua fortunata posizione geografica, offre ai due macro ambiti del sistema europeo di integrarsi, di interconnettersi funzionalmente.

Lavorare quindi perché tutte queste considerazioni si trasformino in un'offerta infrastrutturale organica non solo rientra nei piani strategici del Governo, ma penso che la stessa opposizione abbia compreso quanto sia necessaria e urgente questa politica del fare rispetto purtroppo a una politica che nell'ultimo decennio ha investito nel nostro Paese 205.000 miliardi in meno rispetto ai paesi dell'Unione Europea.

Solo sei mesi fa sull'asse Torino-Trieste, non c'erano più le risorse per realizzare l'alta capacità ferroviaria; sei mesi fa uno dei punti critici del corridoio stradale, il nodo di Mestre, era solo un'emergenza; come un'emergenza era l'asse autostradale medio padano Brescia-Milano, emergenze, queste ultime, definibili con un solo dato: spesso, durante la giornata, la velocità commerciale non supera i 6 km/ora, solo sei mesi fa l'asse ferroviario Ventimiglia-Genova, il nuovo asse ferroviario Genova-Milano, cioè il sistema di infrastrutture che consente al Corridoio n. 5 di interagire con il sistema tirrenico, era fermo nell'ambito delle progettualità e i tempi quindi di completamento delle opere invocavano un futuro lontano, anche perché in molti casi le stesse risorse finanziarie erano state del tutto annullate.

Oggi le cose sono cambiate in modo sostanziale, lunedì prossimo si avviano i lavori della tratta ad alta capacità Torino-Novara, oggi disponiamo di impegni chiari per attivare nel breve periodo i lavori lungo l'autostrada Brescia-Milano, di impegni chiari per risolvere il drammatico nodo di Mestre, abbiamo inoltre garantito il quadro economico per realizzare l'intero asse ad alta capacità Novara-Trieste e Genova-Milano, stiamo rivisitando il Contratto di programma delle Ferrovie dello Stato non solo per renderlo coerente al programma definito dal CIPE, ma per rivisitare integralmente le previsioni di durata delle opere.

Loyola de Palacio, a cui va riconosciuto il merito di credere nella politica del fare, sa benissimo che lavorando in questo modo e, soprattutto, intraprendendo linee strategiche con un respiro ampio potremo dare risposte concrete a chi vuole uno sviluppo compatibile, a chi chiede un concreto processo di riequilibrio modale, a chi è convinto che la crescita economica dell'Europa è strettamente legata con le azioni che in tempi certi realizzeremo nel comparto dei trasporti e della logistica.

* Pietro Lunardi è ministro dei Trasporti del Governo italiano