

Riccardo Riccardi *

Desidero innanzitutto rivolgere un ringraziamento per questo invito e portare il saluto e le scuse del nostro presidente, il dottor Dario Melò, che per impegni precedentemente assunti non può essere presente a questo importante appuntamento.

Venendo al tema non si può non rilevare come l'Italia affronti in questi anni alcune sfide vitali per affermare un proprio ruolo e una propria strategia competitiva il cui fulcro geoeconomico si pone nell'area dell'Europa centro orientale e balcanica, con cui stanno accelerandosi complessi rapporti di collaborazione in vista dell'integrazione europea.

Tuttavia va evidenziato come rispetto ad altri paesi europei, in particolare Germania e Austria, il nostro Paese abbia percepito con ritardo l'importanza strategica dell'attivazione o riattivazione di assi di comunicazione in direzione Ovest-Est, fattori essenziali di un più vasto e lungimirante progetto di collaborazione politica, economica e finanziaria bilaterale e multilaterale con i paesi PECO.

È noto a tutti, infatti, che a Nord delle Alpi si sono sviluppate connessioni Ovest-Est, consolidate dopo il 1989, a partire dall'asse Monaco-Vienna-Budapest sia con interventi diretti, sia tramite finanziamenti agevolati.

A Sud delle Alpi, per l'Italia, ma anche per altre aree del bacino mediterraneo (Spagna settentrionale, Francia meridionale e parte della Svizzera), l'esigenza di disporre in tempi prevedibili di comunicazioni dirette ed efficienti con Slovenia (e Croazia), Ungheria (e Romania e Slovacchia), Ucraina (e Russia) può trovare un'efficiente risposta nel completamento e ammodernamento di un collegamento alternativo a quello settentrionale, quale il Corridoio europeo n. 5.

Un asse cruciale per le prospettive di intensificazione dei rapporti di scambio con le economie in transizione.

Sotto questo profilo il Corridoio n. 5 può diventare una via "portante" privilegiata verso paesi a maggiore stabilità socio politica, con ramificazioni dirette verso tutte le reti di trasporto dell'area balcanica e sud-orientale.

Il proseguimento di tale collegamento verso l'Ucraina potrebbe inoltre drenare flussi di transito da un bacino di domanda a lungo raggio tra i terminali portuali del Mar Nero e i terminali portuali dell'Adriatico aprendo uno sbocco diretto al mare (porti italiani e sloveni del Nord adriatico) ai paesi dell'interno "senza mare" costretti a ricorrere ai più lontani scali del Nord Europa peraltro dotati di migliori e più efficienti servizi logistici.

In sintesi:

- il Corridoio intermodale n. 5 costituisce un elemento strutturale delle relazioni tra l'Europa comunitaria mediterranea e l'Europa centro-orientale;
- l'Italia del Nordest costituisce la regione transfrontaliera di scambio tra Est e Ovest e in tale contesto il Corridoio trova una sua non secondaria specificità;
- il Corridoio n. 5 è proposto nell'ottica dell'intermodalità e del riequilibrio delle modalità, al fine di favorire uno sviluppo ambientale compatibile;
- il posizionamento competitivo del Corridoio e dei suoi nodi intermodali, la sua gestione e la sua sicurezza debbono essere supportati da una strumentazione avanzata sul piano tecnologico e manageriale;
- il Corridoio n. 5 non può essere concepito nella pura ottica di un'infrastruttura di transito veloce, ma deve considerare e rapportarsi ai sistemi economici gravitanti sul suo itinerario agendo anche come propulsore di attività e di sviluppo.

Da quanto detto emerge con chiarezza che l'Italia, per la sua posizione geopolitica, è chiamata e, strettamente coinvolta, in una coordinata azione di politica estera e di politica dei trasporti in tali aree.

L'analisi del bacino teorico di traffico del Corridoio n. 5, e delle sue relazioni di complementarità/concorrenza con gli altri Corridoi Est-Ovest, ne hanno evidenziato la grande rilevanza attuale e prospettica per i traffici a lunga distanza.

Non credo spetti a me ripetere o entrare nel dettaglio di dati che sicuramente – ancora una volta – potrebbero dimostrare l'importanza della realizzazione di quest'asse per il nostro Paese, per le regioni del Nordest italiano e per tutte le regioni attraversate.

Credo, invece, che il tema posto alle Concessionarie autostradali italiane sia quello di presentare il loro possibile contributo per concorrere, anche sulla base delle esperienze da esse fin qui maturate, alla realizzazione e alla gestione dell'asse Est-Ovest.

L'impegno di Autovie Venete

Autovie Venete ha dedicato, e sta dedicando, proprio al Corridoio n. 5 particolare attenzione. È un interesse che la nostra società ha maturato anche perché la nostra rilevante quota di proprietà appartiene al Friuli-Venezia Giulia, una Regione autonoma a Statuto speciale.

Una società prevalentemente pubblica che appartiene a un'istituzione la quale, tra i suoi principali obiettivi, rivendica – da sempre – una sua funzione di punta avanzata nelle relazioni tra l'Italia e i paesi dell'Est europeo. Una società che è stata chiamata a gestire quella parte di rete italiana di collegamento stradale, a Sud delle Alpi, tra l'Europa centro-orientale con quella occidentale.

In tale ottica, Autovie ha realizzato e finanziato (con il contributo finanziario del Ministero per il Commercio con l'Estero italiano) alcuni studi, per valutare la fattibilità tecnico-economica del Corridoio n. 5 in Slovenia, Ungheria, Ucraina e Slovacchia.

Sono stati studi ed esperienze molto interessanti. Ma l'importanza del lavoro svolto non ci ha portato soltanto all'elaborazione di risultati e dati sulla competitività dell'asse Est/Ovest; in realtà abbiamo maturato la convinzione che questo Corridoio potrà essere più agevolmente costruito non soltanto di fronte al reperimento di risorse e alla presentazione di adeguati Piani finanziari per la realizzazione delle reti.

In realtà l'opportunità offerta dallo sviluppo degli studi sul Corridoio n. 5 ci ha permesso di conoscere i paesi interessati e incontrare i protagonisti delle principali istituzioni preposte alla pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione di strade e ferrovie; questo lavoro ci ha consentito di toccare con mano quali sono i problemi che, in alcuni paesi e in particolare in alcune aree di quei paesi, si incontrano nell'intraprendere la strada del libero mercato e della sburocratizzazione delle strutture che determinano e gestiscono le regole, in particolare in questo settore.

Il confronto tecnico fra i partner esteri e Autovie Venete ha evidenziato che vi è ancora la necessità di un salto culturale fra i paesi UE e quelli dell'Est, anche se tali opportunità hanno sicuramente arricchito il bagaglio di ciascuno.

Le analisi e soprattutto i sopralluoghi effettuati per la realizzazione degli studi citati ci hanno consentito di individuare, in particolare per il comparto stradale, le carenze infrastrutturali e di acquisire gli elementi necessari per la progettazione preliminare delle tratte che presentano maggiori criticità. Nella progettazione di tali tratte si è potuto constatare non solo il puro aspetto infrastrutturale ma anche la situazione economica dei paesi e delle aree teatro degli interventi e la loro conseguente relativa disponibilità finanziaria.

Realizzare, ma soprattutto gestire questo Corridoio significa anche conoscerlo.

La tipologia costruttiva adottata sulle esistenti reti stradali che potrebbero subire degli interventi di riqualificazione e le condizioni climatiche dei paesi attraversati comportano elevati costi di manutenzione e richiedono tempestività e programmazione degli interventi. Il transito crescente di automezzi adibiti al trasporto merci con elevato carico assiale crea problemi di portanza del sottofondo

stradale, con alterazioni del piano stradale. I lunghi tempi di percorrenza per i mezzi pesanti richiederebbero aree attrezzate per la manutenzione dei mezzi e per la sosta temporanea che oggi non ci sono e che, probabilmente, le condizioni economiche dei paesi attraversati e il traffico di transito non giustificerebbero, per lo meno a medio termine.

I controlli doganali effettuati ai confini e la ricompilazione della documentazione di accompagnamento della merce richiedono spesso lunghi tempi di attesa, in aree solitamente carenti di servizi.

Le intersezioni fra la viabilità primaria e quella secondaria, anche perché un tale asse dovrà garantire una sua relazione corretta con il territorio, sono regolate con semplici intersezioni a raso, con standard funzionali e di sicurezza non conformi agli indirizzi europei.

La viabilità primaria presenta attraversamenti diretti dei centri abitati, con problemi di sicurezza e di inquinamento. La segnaletica stradale orizzontale e verticale presenta delle rilevanti difformità rispetto agli standard europei e si presenta spesso in condizioni di precaria manutenzione.

Il problema della sicurezza delle persone e delle merci, anche in assenza quasi completa di reti telematiche, rappresenta un'altra realtà non di poco conto.

Noi abbiamo lavorato anche su questo esportando l'esperienza dei concessionari italiani e proponendo, anzitutto, la riqualificazione dell'esistente con adeguamento agli standard AGR ("Accordi europei sulle principali arterie di traffico internazionale") e, nel caso dei tratti mancanti, una costruzione per fasi in modo da poter utilizzare le infrastrutture anche prima del loro definitivo completamento (si pensi all'aumento delle corsie stradali o all'adeguamento delle stazioni di servizio che avvengono quando già tali strutture sono in esercizio).

Accanto, quindi, alle considerazioni tecnico-finanziarie generali, non vanno sottovalutate le funzionalità di opere in relazione allo sviluppo globale del corridoio attribuendo priorità alle viabilità di raccordo fra tratti esistenti.

Ma al di là delle esigenze infrastrutturali, c'è anche una forte domanda di cultura gestionale perché la qualità dei servizi offerti dipende in larga misura dalle modalità di gestione dell'infrastruttura e dalla politica commerciale e tariffaria praticata (per il comparto stradale si citano, ad esempio, i servizi offerti agli utenti: stazioni di servizio, soccorso stradale, punti di ristoro e di assistenza agli equipaggi).

È proprio in questa direzione che l'esperienza e la tradizione delle Concessionarie autostradali italiane può recitare un ruolo di rilievo.

Anche perché non va sottaciuto come il finanziamento delle opere infrastrutturali non può essere affidato – da solo – allo strumento della concessione di costruzione e gestione, perché il basso reddito e soprattutto l'ancor modesto tasso di motorizzazione di questi paesi non sono in grado di garantire un equilibrio economico e finanziario mediante il pedaggio.

La nostra esperienza, ma anche la storia del sistema autostradale italiano, ci porta a valutare come fondamentale l'esigenza di promuovere lo sviluppo infrastrutturale quale sostegno per quello economico e sociale dei paesi in transizione, anche se è del tutto evidente che la missione di un'azienda – e le nostre sono tali – è quella di occuparsi di iniziative che dimostrano una autosostenibilità economica.

Le due esigenze sono difficilmente conciliabili se si considera che già oggi le aree maggiormente depresse sono anche quelle a dotazione infrastrutturale più debole; sembra opportuno quindi programmare gli interventi non solo in funzione della loro redditività ma anche in funzione delle ricadute che in termini più generali sono in grado di produrre.

Su questo tema noi siamo convinti che una più articolata azione di diffusione dell'esperienza delle concessionarie italiane possa gettare le basi di una proficua e consistente presenza italiana in questi paesi. Il nostro *know-how* tecnologico e gestionale di settore, infatti, è interessante per questi territori.

Non solo, noi siamo convinti che un'azione di esportazione del Sistema Italia, prima di tutto fatto di modelli organizzativi e gestionali, di formazione di quadri dirigenti presenti nella struttura statale, di

Diritto, in termini di adeguamento di norme e programmi, possano creare le necessarie condizioni per contribuire positivamente alla realizzazione del corridoio facendo assumere un ruolo primario al nostro Paese.

Autovie Venete, oltre ad aver sviluppato le iniziative già citate per conoscere, analizzare, valutare e promuovere azioni utili alla realizzazione dell'asse *est-ovest* fuori dai confini dell'Unione Europea (che, soprattutto nel caso dell'Ucraina, hanno rappresentato anche momenti importanti di trasferimento di *know-how* in materia autostradale: normative, attività di manutenzione, aspetti tecnologici ecc.), si sta confrontando concretamente anche con le problematiche della costruzione di opere infrastrutturali di raccordo tra la rete autostradale italiana e quella slovena.

Anche questa, per noi, è un'esperienza importante.

Autovie è infatti mandataria, per conto della Regione Friuli-Venezia Giulia a sua volta delegata dallo Stato italiano, per la gestione dei fondi trasferiti (Legge 19/1991) per la saldatura del sistema autostradale italiano con quello sloveno. In sostanza siamo i gestori dei fondi statali (circa 50 milioni di dollari) per cofinanziare la realizzazione di una bretella in territorio sloveno. La controparte è rappresentata dalla Concessionaria autostradale slovena DARS (che costruisce e gestisce l'opera in questione) con la quale, da lungo tempo, abbiamo costruito un ottimo rapporto di collaborazione.

Tutto ciò sta dimostrando che l'esperienza dei concessionari autostradali italiani può essere utile alla realizzazione del Corridoio 5 anche grazie alle società che riescono ad operare per conto e nell'interesse dello Stato.

Uno Stato che, in questo caso specifico, affidando a una propria legge una dotazione finanziaria consistente ha deciso, ancora nel 1991, con la legge sulle Aree di confine, di investire proprie risorse fuori dai confini nazionali, riconoscendo l'importanza della realizzazione di collegamenti anche all'estero.

Si tratta di un esempio che potrebbe essere riproposto anche con altre forme che permettano l'affermazione di una politica di proiezione a Est attivando così iniziative di cooperazione internazionale sicuramente proficue anche per le concessionarie autostradali italiane. Le nostre Società, infatti, potrebbero destinare risorse derivanti da pedaggi o da proroghe delle loro concessioni per la realizzazione di nuovi tratti costruendo – di fatto - un'alleanza tra i gestori italiani per andare a Est.

* Riccardo Riccardi è direttore generale di Autovie Venete