

## Renato Chisso \*

Siamo perfettamente consapevoli che in materia di grandi infrastrutture continentali c'è un triplo ordine di attori presenti sul campo: la UE, gli Stati e le Regioni. Le decisioni di fondo devono dunque procedere attraverso chiarezza di obiettivi ed esplicitazione degli interessi da parte dei diversi attori.

Come Veneto e, vorrei dire, come Nordest italiano abbiamo un grande interesse a sostenere il processo di rafforzamento delle relazioni interne al continente per una duplice ragione: geografica ed economica. Negli ultimi 150 anni il Nordest italiano è stato teatro di conflitti e di forti tensioni internazionali: questo ha depresso a lungo l'economia e ha rallentato sia l'infrastrutturazione dell'area che le sue relazioni con l'Europa centrale e orientale, rendendo asimmetrico il rapporto con l'*hinterland* geografico più naturale. Il gap infrastrutturale tra il Nordest e il Nordovest italiano è peraltro facilmente verificabile in termini di valichi alpini realizzati.

Da oltre 30 anni a questa parte però il Veneto, e il Nordest, è anche teatro di un processo straordinario di sviluppo economico, effetto congiunto di alcune favorevoli condizioni generali dell'economia internazionale, ma anche di una sorprendente vitalità imprenditoriale da parte di decine di migliaia di nuove imprese fortemente orientate all'export, che hanno ridisegnato il profilo economico, insediativo e culturale di una vasta regione incuneata tra l'Alto Adriatico e l'arco alpino orientale.

È questo il quadrante del quale vogliamo ridefinire la collocazione e il ruolo a livello continentale.

L'economia di impresa ha già indicato con chiarezza la direzione da seguire: una più forte integrazione con l'Est – danubiano e balcanico – come storica opportunità da parte di entrambi i partner di recuperare il terreno perduto durante un intero ciclo storico ormai concluso.

Compito del settore pubblico è interpretare la domanda del mercato valutando obiettivi, strumenti e tempistica di una strategia sentita come necessaria, ma non per questo scontata né semplice da realizzare. L'apertura di tutta la facciata orientale europea (dal Baltico allo Ionio) pone a tutti gli Stati confinanti il medesimo problema: ri-orientare progetti e risorse in direzione Est, aprendo valutazioni multiple di disponibilità, efficienza, priorità, innovazione, che riguardano non solo mobilità e trasporti, ma le strategie stesse di integrazione e di complementarità economica interne al continente unificato.

È qui che scatta un nesso stretto e strategico di relazioni tra economie e territori, che affida alle infrastrutture il compito di sancire in modo durevole e innovativo forme crescenti di integrazione e di scambio dentro l'economia di mercato.

Noi possediamo un formidabile indicatore del processo di integrazione in atto, che è sotto gli occhi di tutti coloro che transitano per Mestre: la crescita del 4 per cento annuo del traffico sulla tangenziale, come manifestazione tangibile, da oltre un decennio, degli effetti che l'apertura ha prodotto sulla produzione del Nordest e sui suoi scambi verso oriente (e il *Libro bianco* sui trasporti della UE ci conferma il dato per il prossimo decennio).

Ma non può bastare risolvere un'emergenza: occorre dotarsi di una strategia.

È tutta la maglia delle grandi infrastrutture che va rivista nelle varie direzioni; E-O e N-S, ripristinando il significato stesso della struttura geografica del continente e di quelle sue parti, come il Nordest, ridiventate centrali. La facciata marittima mediterranea, dalla Spagna all'Adriatico, è una risorsa che l'Europa deve riuscire a sfruttare meglio, ora che questo mare è tornato al centro delle rotte mondiali, anche per decongestionare i porti del Nord e i loro *hinterlands*, ormai saturi di traffici.

Ma la sponda Nord del Mediterraneo non è solo un'opportunità di scambio e inoltro per le merci; è anche un sistema urbano e industriale che presenta un massimo di densità insediativa e di valore aggiunto prodotto nella vasta pianura padano-veneta, racchiusa tra l'arco alpino, gli Appennini e le coste settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico.

Questo sistema di 25 milioni di abitanti e di centinaia di migliaia di imprese necessita di rinforzare il suo legame relazionale con il resto dell'Europa, per contribuire al meglio al rafforzamento del mercato interno dell'Unione.

Sino ad ora la progettualità trasportistica si è indirizzata verso le relazioni transalpine Nord-Sud, dirette al grande mercato centro-europeo.

Ora bisogna guardare anche a Est, ed è qui che si materializza il disegno strategico del Corridoio Est-Ovest sudeuropeo (o Nord-mediterraneo).

L'idea-guida non è certo quella di un enorme *by-pass* subalpino che colleghi meglio Budapest con Barcellona, o Kiev con Lisbona, godendo di qualche bell'affaccio sulla costa mediterranea.

Si tratta di rafforzare alcuni segmenti di una maglia che già esiste e di realizzare alcuni essenziali anelli mancanti.

L'immagine più appropriata è dunque quella di una rete che si identifica attorno a una serie di nodi urbani, dove autostrade e ferrovie si interfacciano con porti, interporti, aeroporti e sistemi di servizi avanzati sul piano logistico e telematico, per incrementare il valore aggiunto delle merci prodotte o di quelle in transito.

Noi parliamo di infrastrutture, ma pensiamo a economie che si vanno integrando con una velocità del mercato superiore a quella dei decisori pubblici.

Nel lungo termine occorre offrire all'economia e alle imprese la certezza di un disegno strategico che si va compiendo pur se per tappe e tra difficoltà.

Questa politica di lungo periodo va sostenuta, nel breve e nel medio, con tutte le misure di accompagnamento necessarie a garantire che i ritardi infrastrutturali non si trasformino in gap economici.

E dunque i servizi alla mobilità e le forme innovative propugate dall'UE vanno esperite e sostenute con convinzione, dall'intermodalità alle autostrade viaggianti e al cabotaggio.

Ma occorre anche dire con chiarezza che l'idea di Corridoio, come felice intuizione metodologica della Commissione, deve dotarsi di corpo e di anima nelle azioni delle amministrazioni più interessate: Stati e Regioni.

Non dobbiamo dimenticarci che lo scenario della nuova collaborazione europea si attua con gli strumenti dell'economia, e dunque della competizione, non solo tra settori ma anche tra territori, che esprimono capacità di offrire servizi avanzati, e con ciò attraggono gli investimenti e creano occupazione e valore aggiunto.

Un Corridoio è come il canovaccio di una commedia che tanti attori sono chiamati a interpretare, ciascuno per la propria parte, ma con unità di intenti e assonanza di tempi: il successo, quando arriva, premia tutti, ma, se il risultato viene meno, è un'intera compagnia che ne patisce le conseguenze.

Dal canto suo, il Veneto è fortemente impegnato in quegli interventi che materialmente contribuiscono alla realizzazione del Corridoio sul proprio territorio: il passante di Mestre, la pedemontana e il quadruplicamento ferroviario in senso Est-Ovest, la Romea autostradale, la Valdastico Sud e Nord, il sostegno al tunnel di base del Brennero in senso Nord-Sud.

Accanto a ciò, con il sistema ferroviario metropolitano di superficie (SFMR) e un potenziamento generalizzato della nuova viabilità, ottenuta con la regionalizzazione della ex rete ANAS.

Infine, l'esplicita attenzione per una rete logistica regionale, capace di interloquire con la grande riorganizzazione in atto a livello europeo, e la stessa scelta di divenire parte attiva nell'innovazione informatico-telematica in atto nel mondo: dall'*e-government* alla *net-economy*, a sostegno della produzione di beni materiali e della creazione di nuovi servizi alle imprese e ai cittadini.

Nello scenario di Corridoio questo rappresenta però solo un frammento, recupera ritardi oggettivi ed entra in sintonia coi processi innovativi. Però non basta!

Occorre che analoghi impegni e convincimenti animino tutti i livelli superiori e determinino impegni più vasti e priorità meglio definite.

Il tracciato sub-alpino e transpadano del Corridoio, da Torino a Trieste, non può prescindere dalla realizzazione prioritaria della nuova direttrice ferroviaria ad alta capacità, che alleggerisca la pressione sulle autostrade assorbendo una quota decisiva dei futuri incrementi di domanda, scaricando il disagio delle zone dense con una migliore separazione dei transiti della mobilità locale.

Questo va considerato come un contributo che l'Italia fornisce all'Europa per il rafforzamento della coesione interna, tramite un allargamento verso la periferia – orientale e meridionale – della capacità produttiva e delle opportunità relazionali offerte al mercato.

Per questa ragione vorrei concludere sottolineando che le Regioni sono pronte e determinate ad assolvere al proprio ruolo, ma anche per questo devono potersi giovare di un momento unificante di “politica di Corridoio” coerente e duratura, in sintonia con gli Stati interessati e con il riconoscimento esplicito e autorevole dell'Unione Europea.

\* Renato Chisso è assessore alla Mobilità della Regione Veneto