

Un sistema moderno per restare in Europa

Infrastrutture e rete di trasporti ridisegnati, attenzione ai nuovi settori produttivi, importanza della sicurezza e del rispetto per l'ambiente nella programmazione delle grandi opere. Il Ministro e il suo Dicastero puntano sul nuovo asse geoeconomico e sulle vie del mare per il rilancio dell'economia italiana

Pietro Lunardi

Il prodotto interno lordo del nostro paese è legato alla competitività del nostro sistema di trasporto, alla presenza di infrastrutture adeguate, alla modernità delle opere realizzate; abbiamo perciò deciso di intervenire sui servizi seguendo una logica nuova, che tenesse conto del cambiamento strutturale delle componenti che partecipano percentualmente alla produzione del PIL, cioè le attività del primario, del secondario e del terziario.

Questo Governo si è dovuto confrontare e misurare con un Paese praticamente

privo di livelli infrastrutturali adeguati, marginalizzato dall'Europa, ricco di programmazione annunciata; con un Paese non strutturato in termini pianificatori, in termini normativi, in termini finanziari ed in termini operativi: questo Governo si è trovato di fronte ad un sistema-Paese non competitivo.

L'Italia era praticamente estranea da ogni asse comunitario, era tanto marginalizzata dalle strategie della nuova Europa, cioè dell'Europa a 25 e poi a 28 Stati, che basterebbe leggere i giornali degli ultimi due anni per comprendere



Moderne strutture di raccordo e sinergie organizzative fra infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali sono essenziali per poter valorizzare le doti di flessibilità ed economicità del trasporto marittimo. [ASAPHOTO/T. Colomba]



La rete ferroviaria italiana costituisce una delle ossature portanti della nostra economia, anche se dopo la metà degli anni '50 il suo sviluppo è stato drasticamente condizionato dalla competizione economica con gli interessi legati al trasporto su gomma

la costante preoccupazione, ad esempio, su un possibile azzeramento su scala europea del Corridoio 5, ossia dell'asse Lisbona-Lione-Torino-Milano-Trieste-Kiev sul quale, invece, abbiamo aperto cantieri per oltre 9 miliardi di euro e dove sono in corso di apertura cantieri per oltre 2 miliardi di euro.

In tre anni, per ridisegnare il sistema delle infrastrutture e dei trasporti in Italia e per recuperare il *gap* rispetto agli altri Paesi europei, oltre alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, abbiamo dovuto programmare delle opere per migliorare la rete ferroviaria e stradale, a partire dai grandi corridoi, per raggiungere le tante realtà produttive distribuite sul territorio nazionale. In questo contesto è stato realizzato il Programma di Infrastrutturazione così come è stato definito nella delibera del Cipe della fine del 2001. Ma il Collegato per le Infrastrutture ha anche attivato risorse per migliorare e ottimizzare la sicurezza stradale e aeroportuale e per rilanciare il trasporto rapido di massa. E il risultato più clamoroso lo si è avuto col successo della riforma del Codice della Strada e la cosiddetta «patente a punti».

Per rilanciare il sistema dei trasporti in Italia, abbiamo però dovuto prima capire bene il rapporto che si è creato in questi anni tra infrastrutturazione e competitività e, quindi, abbiamo dovuto far sì che la realizzazione delle opere, la realizzazione delle infrastrutture, non fosse un banale arricchimento del territorio, non fosse solo una voglia di co-



Le dimensioni dei cantieri, associati alle cosiddette «grandi opere», sono ormai tali da richiedere un'accurata e lungimirante pianificazione per ottimizzare l'utilizzo di risorse umane e contenere i costi

struire, di realizzare reti, di attuare impianti, ma producesse le condizioni di una reale competitività per coloro che, nei modi più variegati, sono attori ed artefici dello sviluppo.

Per questo siamo partiti da una considerazione oggettiva: oggi le attività terziarie da sole superano il 68% di tutte le altre. In realtà, i processi produttivi trovano nelle realtà urbane, nei grandi sistemi metropolitani le condizioni per generare valore aggiunto; quindi l'organizzazione e l'efficienza dell'offerta di trasporto in tali sistemi urbani diventa condizione per lo sviluppo o meno di ampie aree produttive.

Seguendo questo approccio che vuole testimoniare la stretta interazione tra infrastrutturazione e competitività, è ora opportuno fare una precisazione: i grandi centri siderurgici, le grandi aree industriali, non sono più gli ambiti più significativi della produzione: Torino, Porto Marghera, il tessuto industriale lombardo, Taranto, Bagnoli, Augusta, ecc., non sono più gli ambiti in cui si concentrano le attività produttive.

Nell'intero territorio nazionale quattro aree territoriali (Veneto, Marche, Lazio e Campania) sono oggi ricche di una intensità produttiva latente di gran lunga superiore ai luoghi classici, che fino ad un decennio fa rappresentavano veri catalizzatori di processi produttivi.

Infatti, se per un attimo ci liberiamo della trama geografica regionale scopriamo, partendo dal Sud del Paese, che ad esempio l'asse geoeconomico Martina Franca-Bari-Barletta è un asse in cui si

concentra oltre il 16% della produzione meridionale, l'asse Nola-Marcianise-Napoli-Salerno raggiunge e supera il 28% della produzione meridionale, il sistema abruzzese oltre il 15%. Cioè in queste tre aree si produce circa il 60% della produzione del Mezzogiorno.

Le attività del terziario come catalizzatrici dei processi legati al consumo, da un lato, ed il rafforzamento di determinate abitudini, dall'altro, hanno cambiato il tessuto connettivo della vendita dei prodotti e, al tempo stesso, hanno mantenuto stabile le sedi del consumo.

Queste due peculiari caratterizzazioni dell'economia legate alla produzione ed al consumo, trovano come comune denominatore la loro stretta sudditanza

dalla rete dei trasporti, dalla organizzazione della logistica, dalla qualità dei servizi di trasporto, dalla ottimizzazione dei processi di scambio.

Ebbene, quando tre anni fa abbiamo cominciato ad analizzare questo complesso sistema che caratterizza non un settore ma, addirittura, uno dei gangli essenziali della strategia economica del Paese, ci siamo resi conto che l'offerta trasportistica viveva un momento molto delicato e critico: l'utente nelle sue più articolate manifestazioni (imprenditore, gestore di sistemi complessi, ecc.) definiva ormai da solo gli itinerari e le modalità di trasporto più rispondenti alle proprie esigenze. Ci siamo trovati cioè in presenza di una miriade di micro pianificazioni.

Questo spontaneismo programmatico non era legato a processi di ottimizzazione della offerta di trasporto, ma era solo legato ad una spasmodica ricerca, da parte della domanda, di una ipotetica offerta di trasporto. Questa assurda forma di organizzazione spontanea, quindi, era la vera patologia del sistema e soprattutto rappresentava l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile.

Dopo tre anni il nostro lavoro sta dando dei frutti concreti in tutti i settori del trasporto, da quello automobilistico a quello aereo, da quello marittimo a quello ferroviario.



Oltre agli intollerabili costi in termini di vite umane, gli incidenti connessi al trasporto su gomma hanno gravissime ripercussioni sul traffico ed i tempi di percorrenza delle merci si ripercuotono sui prezzi al consumo. [ASAPHOTO/T.Colomba]

Trasporto su gomma

Il Senato ha approvato a fine luglio il disegno di legge delega per la riforma dell'autotrasporto, un testo frutto di una lunga mediazione con le associazioni di categoria e con le realtà imprenditoriali che rappresenta la prima legge organica del settore dopo vent'anni. La legge ha come obiettivo il superamento degli aspetti monopolistici dell'autotrasporto attraverso la liberalizzazione dei servizi che saranno migliorati in termini di qualità, quantità e sicurezza. La delega, inoltre, obbligherà il Governo a operare la riforma attraverso tre principi: adeguamento alla normativa comunitaria, salvaguardia della concorrenza fra imprese dell'autotrasporto di merci e viaggiatori e tutela della sicurezza. Mi auguro che entro il periodo natalizio il Parlamento dia il via libera definitivo alla legge in modo che poi si possano approntare i decreti delegati ed entro cinque o sei mesi la riforma veda finalmente la luce. Nel comparto delle strade e autostrade Anas, si è proceduto alla verifica dello stato di attuazione dei programmi dell'Ente e, quindi con il nuovo *management* si è data un'accelerazione nel processo decisionale riavviando investimenti per grandi opere come il completamento della terza corsia del Gra di Roma, la Variante di Valico, la terza corsia sulla Salerno-Reggio Calabria o la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Rete ferroviaria

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario gli interventi prioritari comprendono 45 opere per un costo complessivo di circa 48.700 milioni di euro, tra cui l'asse ferroviario ad alta velocità sull'itinerario del corridoio Lisbona-Kiev, il potenziamento del sistema dei valichi alpini del Brennero, del Frejus e del Sempione, l'asse ferroviario Tirreno-Brennero, la tratta alta velocità Milano-Genova (terzo valico) l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria Palermo-Catania e Messina Palermo, nonché significativi interventi sulle linee tirrenica e adriatica, sulle linee trasversali e dei principali nodi urbani. Il nuovo piano industriale delle Ferrovie dello Stato elaborato dal nuovo Presidente ed Amministratore delegato Elio Catania è positivo



Al di là del prestigio e di fattori legati all'immagine, su tratte sino ai 500 km le linee ad alta velocità rappresentano una soluzione alternativa, e meno condizionata da fattori meteorologici, rispetto al trasporto aereo

e sana gran parte delle manchevolezze dell'organizzazione dell'azienda.

Trasporto aereo

Si è cercato per ora di fronteggiare la grave crisi internazionale del dopo 11 settembre, adottando iniziative nel rispetto dei tetti comunitari tra le quali l'istituzione della Commissione per la riforma del «sistema di sicurezza dell'organizzazione, gestione e vigilanza» degli impianti aeroportuali. Per quanto riguarda la riforma del trasporto aereo, questa è bloccata da due anni in commissione parlamentare.

Il Consiglio dei Ministri, riunitosi il 4 settembre, ha approvato alcuni provvedimenti urgenti in materia di sicurezza e di adeguamento alle direttive comunitarie.

Le vie del mare

È la più grande iniziativa ambientalista e quella maggiormente condivisa dalla nuova Europa: è l'iniziativa che fa scoprire al nostro paese una nuova offerta modale, è un'operazione che coinvolge molti soggetti: gli autotrasportatori, gli armatori, le autorità portuali, l'Anas, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli Enti locali. Ebbene, in questi tre anni siamo riusciti a trasformare questa grande intuizione, tra l'altro supportata e condivisa dal Presidente Ciampi, in progettualità tecnico-amministrativa compiuta. In realtà ci si è mossi su tre distinti

fronti: quello comunitario (allargato ai 10 nuovi Paesi), quello bilaterale con i Paesi del Mediterraneo sempre dell'Unione Europea e quello strettamente nazionale. Nell'ultimo trimestre del 2003 sono state attivate nuove linee di trasporto delle merci via mare, grazie anche alla crescita della domanda nei confronti della modalità di trasporto marittimo, in conseguenza dell'entrata in vigore della legge sulla patente a punti. È stata data perciò particolare attenzione alle esigenze di riqualificazione della flotta e di salvaguardia delle capacità imprenditoriali delle imprese armatoriali nazionali. Si è inoltre provveduto a garantire una più razionale ripartizione dei traffici passeggeri e merci con un consistente spostamento della strada al mare per quanto concerne il trasporto a corto raggio.

Il mio Dicastero e Sviluppo Italia hanno firmato due convenzioni operative che hanno attivato la società Rete Autostrade Mediterranee, per la realizzazione del programma volto a creare un'alternativa al trasporto su gomma che da anni congestiona le nostre strade, e il Programma «Rete turistica nazionale - Primo piano triennale per le regioni del Mezzogiorno», realizzato dalla società Italia Navigando. Quest'ultima è incaricata da Sviluppo Italia di realizzare in tre piani triennali una rete portuale turistica interregionale che connetta circa 50 porti situati prevalentemente nell'Italia meridionale.

Pietro Lunardi
Ministro delle «Infrastrutture e Trasporti»