

Premessa

Bilancio e previsione tendenziale sul raggiungimento degli obiettivi

1. Le interazioni tra gli scenari del sistema economico mondiale e l'offerta logistica

Il quadro degli scenari economici e macroeconomici dell'area "euro", mostra un trend di crescita che, secondo stime recenti¹, vede un prodotto interno lordo aumentato nel 2003 dello 0,4%, un trend di consumi cresciuti dell'1%, le esportazioni, sempre dell'area "euro", invariate rispetto agli anni precedenti e i livelli di importazione aumentati dell'1,8%.

Questo trend europeo in cui si collocano oltre alla nostra economia quelle della Germania e della Francia, disegna un dinamismo economico considerato scarso nelle principali economie europee.

Da questo sistema di riferimento economico sono possibili impatti che possono essere patologici per il sistema dei trasporti che ha, nella offerta logistica, in quella legata alle filiere merceologiche, in quella legata alle filiere logistiche, i suoi punti più sensibili e fragili.

È bene ricordare che :

- dotazioni infrastrutturali scarse in qualche caso e comunque mai pienamente consolidate,
- patrimonio di servizi erogati inadeguato o per eccesso o per difetto alle effettive necessità di spostamento;
- l'andamento non continuo degli investimenti fissi nel settore dei trasporti, anche come misura anticiclica,
- una competitività territoriale non adeguatamente supportata, laddove esiste, e non indotta nelle aree in cui è assente;

¹ Banca d'Italia Assemblea Generale Ordinaria dei pArtecipanti Relazione Finale maggio 2004.

- il mancato stimolo al mantenimento dei tessuti connettivi e produttivi radicati nel territorio;

rappresentano tutti quegli elementi che, contestualmente, possono contribuire a rendere ancora più fragile il sistema o a rafforzare posizioni già acquisite.

In quello che comunemente definiamo sistema infrastrutturale gli impatti di nuovi eventi, in grado di modificare le relazioni intercorrenti tra territori ed aree produttive, possono modificare profondamente la programmazione del nostro assetto trasportistico.

Una serie di eventi ritenuti, solo fino a pochi anni fa utopici, ha praticamente cambiato la fisionomia geoeconomica di enormi ambiti produttivi ritenuti tra i più ricchi di Europa. Tra questi va ricordato che tutte le regioni del nostro arco alpino partecipano alla crescita del PIL delle aree più ricche d'Europa.

In questa sede si ritiene quindi opportuno descrivere l'incidenza che tali evoluzioni avranno all'interno del processo programmatico, in materia di infrastrutture, che il nostro Paese si è dato, proprio in questi anni, attraverso l'impianto normativo della Legge Obiettivo.

Il **primo fenomeno** che sicuramente sconvolge e sconvolgerà le tendenze evolutive dell'assetto trasportistico e logistico del nostro Paese è quello relativo all'allargamento della Unione Europea da **15 a 25 e poi a 28 Stati**.

A tale proposito sono sufficienti pochi esempi.

Su dieci nuovi Paesi già entrati nella Comunità, nove gravitano nell'area orientale dell'Europa e quindi trovano nei due distinti impianti portuali di Trieste ed Igoumenitza, la forza per entrare funzionalmente all'interno del bacino del Mediterraneo.

Questi due impianti potrebbero quindi diventare i riferimenti portuali, i “caselli di accesso” di una retroportualità continentale fino a ieri bloccata da vincoli burocratici e da inesistenze programmatiche.

Fino al 21 aprile del 2004 infatti, fin quando cioè il Parlamento Europeo non aveva approvato il quadro normativo – programmatico che caratterizza il nuovo quadro del Transport European Network (TEN) e che garantisce la copertura fino al 20% dei costi delle infrastrutture previste in tale nuovo Piano, non c'era alcuna chiarezza sul ruolo e sul concetto di **interesse comunitario** che erano attribuiti ai vari corridoi plurimodali e che costituiscono, oggi, il nuovo tessuto connettivo dell'intera comunità.

Il finanziamento fino al 20% dei costi delle infrastrutture transfrontaliere, la dichiarazione di interesse comunitario su opere funzionali alla connettività del territorio europeo, in poche parole, ***pensare per corridoi*** e non più per opere o per Paesi di appartenenza, rappresenta il cardine di una nuova organicità della programmazione in materia di infrastrutture di trasporto. Questo può quindi facilitare un vero nuovo processo di infrastrutturazione organica sia del corridoio 5 nel tratto sloveno, ungherese, ucraino e russo, sia la costruzione di un corridoio plurimodale efficiente Igoumenitza – Volos.

Simili scelte strategiche ridanno al sistema adriatico ed, in modo particolare, ai porti di Brindisi, Bari, Ravenna ed Ancona, una potenzialità reale di interazione con i porti di Trieste e di Igoumenitza tale da sconvolgere quelle previsioni pessimistiche

che davano, proprio a simili impianti, una crescita di domanda non superiore al 2% anno. Questa percentuale potrebbe addirittura raggiungere, nella portualità dell'adriatico, livelli di crescita superiori al 6% anno.

Il cambiamento dell'assetto programmatico trasportistico europeo, modifica, quindi, l'assetto delle convenienze alla realizzazione di alcune infrastrutture .

Se accanto a questo fenomeno si considera la geometria variabile delle relazioni economiche che sottostanno alle evoluzioni sostanziali, nel processo di delocalizzazione delle attività produttive, dovute anche ai cambiamenti delle aree Obiettivo 1 nei Mezzogiorni d'Europa, allora la funzionalità degli investimenti infrastrutturali, a servizio dello sviluppo e della coesione economica e territoriale, rappresenta una condizione obbligata se non si vuole davvero rendere irreversibile un rischioso processo di marginalizzazione di alcune aree vaste del Paese.

Infatti i forti investimenti infrastrutturali attivati in questi anni in Polonia, nei Paesi dell'Est, stanno creando condizioni infrastrutturali paragonabili alle aree occidentali, rendendo competitivi territori che prima non lo erano.

Questo processo delocalizzativo potrebbe incrinare ulteriormente la evoluzione del PIL dei singoli Paesi e quindi deformare in modo sostanziale le naturali correlazioni tra crescita del PIL e crescita della domanda di trasporto.

Il secondo fenomeno, in grado di modificare gli ordinari criteri di valutazione di opportunità nella produzione di infrastrutture, è senza dubbio quello legato alla crescita del PIL della Cina ed alla modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo, una crescita che, per la dimensione demografica, supera ogni livello fisiologico e che si caratterizza, a tutti gli effetti, come un fenomeno dirompente che azzera automaticamente le evoluzioni

lineari di crescita dei Paesi industrialmente avanzati, ed, al tempo stesso, genera squilibri nei costi di alcuni prodotti essenziali quali l'acciaio, il petrolio, il cemento.

Questi squilibri cambiano strutturalmente la configurazione conosciuta dei mercati e rischiano di generare un rallentamento dello sviluppo economico delle aree storiche della vecchia Europa.

Se l'aumento del PIL in Cina dovesse mantenersi nei prossimi tre anni su livelli dell'8%, automaticamente il costo di alcune materie prime, proprio in base ad una corretta logica del rapporto domanda-offerta, renderebbe alcuni prodotti semilavorati e finiti della nostra produzione industriale non competitivi ed al tempo stesso si produrrebbe, nel terzo millennio, un anacronistico ritorno a forme di protezionismo che renderebbero ingestibile quel processo di naturale scambio, tra l'Europa e la Cina, già presente in diverse filiere merceologiche.

Il terzo fenomeno è invece legato al ruolo che i vari Paesi che si affacciano nel Bacino del Mediterraneo stanno scoprendo proprio in questi ultimi due anni. Un ruolo che viene offerto proprio dalla ricchezza di corridoi plurimodali che consentono al bacino di interrelarsi con il Mare del Nord e con il Mar Nero.

Gli esempi in questo caso sono da ricercarsi sia nella importanza del Corridoio Rotterdam – Genova, sia nel Corridoio n. 8 Bari – Durazzo – Varna.

La Milano – Genova, la Genova Novara, il porto di Genova, sono segmenti infrastrutturali, che si collocano su un territorio che perde la propria specificità geografica e localistica e fa scoprire al nostro Paese, all'Olanda ed all'Europa che è stata pura incapacità strategica ed economica pensare ad una contrapposizione di interessi, pensare cioè al rafforzamento infrastrutturale di singoli punti fisici del

continente europeo per perdere insieme i vantaggi derivanti dal valore aggiunto generato da una gestione intelligente di impianti portuali come Genova e Rotterdam.

Una Olanda più ricca e più competitiva ed una Italia più povera e meno competitiva producono la logica dell'Europa sommatoria di localismi e di potentati.

Nella linea strategica di un Paese come l'Olanda è emerso chiaramente che se si crea un dry channel, un canale secco, tra i due mari, quello del Nord ed il mare Mediterraneo, si genera una esplosione delle convenienze, tanto da superare nelle aspettative, l'impatto del canale di Panama. L'asse secco, l'asse ferroviario Genova – Rotterdam può garantire un interesse funzionale tra i due impianti di oltre 70 milioni di tonnellate di merci all'anno; può consentire, a due macro economie, quella del nord – ovest dell'Italia e l'area vasta dei Paesi Bassi, condizioni di sviluppo e di crescita economica impensabili.

Le difese localistiche o i gratuiti provincialismi territoriali, non hanno più senso e, soprattutto, non producono ricchezza.

Fare sistema tra il porto di Genova e quello di Rotterdam, significa generare un valore aggiunto annuale pari a circa **9 miliardi di euro**, circa lo **0,8% del PIL sommatoria dei due Paesi**.

Nella valutazione economica delle opere infrastrutturali, ci siamo fermati all'analisi della redditività, alle meccanicità delle valutazioni che riconoscevano e che riconoscono, in valori come il tasso interno di rendimento o il valore attuale netto, la convenienza ad operare, senza intuire che questa meccanicità avrebbe dovuto arricchirsi del passaggio all'analisi dei benefici prodotti anche dal risparmio di una serie di "costi opportunità", avrebbe dovuto arricchirsi dei benefici generati da una sana utilizzazione dei processi logistici.