

Ci siamo domandati per anni quanto **costassero** segmenti di opere senza trovare risposta alla domanda di quanto **valessero**.

Abbiamo per anni privilegiato il valore finanziario di un'opera e non il suo valore economico.

Non abbiamo inserito nei nostri criteri di scelta degli investimenti il valore della realizzazione del III Valico ferroviario dei Giovi; non abbiamo capito la rilevanza economica di una alleanza con i gestori del sistema portuale del mare del Nord, non abbiamo dato importanza economica e valore al tempo ed alla concorrenza territoriale dell'impianto portuale di Fos e, soprattutto, non abbiamo valutato la concorrenza di un corridoio Marsiglia – Le Havre.

Ma questa nuova coscienza, questa ammissione di errori compiuti nel passato, oggi deve e può essere superata solo se saremo in grado di **fare tutto ciò che per anni abbiamo intuito e non abbiamo attivato.**

Ma per **fare** occorre rispettare tutti i vincoli, quelli connessi al Master Plan dell'Unione Europea e quelli connessi al Patto di Stabilità. Occorre cioè realizzare le opere del nodo di Genova, le opere del sistema delle piastre liguri e di quelle ubicate lungo l'intero corridoio, le opere dell'asse Genova – Milano – Novara, ma, occorre, anche, programmare finanziariamente queste azioni nel rispetto dei vincoli di Maastricht.

Tutto questo, tutta questa serie di interventi, ha un costo pari a quel valore potenziale che ogni anno producono le attività delle varie filiere logistiche; attività, però, che non lasciano nessun valore aggiunto negli ambiti territoriali in cui avviene la movimentazione. Il costo opportunità di queste opere si attesta intorno ai **10 miliardi di Euro.**

Il quarto fenomeno è invece legato al convincimento, ormai diffuso, che si può fare ancora molto per ottimizzare l'intero processo **che consente a qualsiasi prodotto di nascere, di andare sui mercati e quindi di trasformarsi da sommatoria di inutilità in valore**. Questo bellissimo processo, è finalmente diventato una vera disciplina: **la logistica**.

La logistica infatti è un processo che consente ad una **cosa** di diventare **merce**; il supply chain , cioè **la storia di un prodotto prima di diventare tale e poi dopo per andare sui mercati**, rappresenta la storia più singolare di un processo organizzativo, il più creativo e, al tempo stesso, quello che consente il raggiungimento di obiettivi inimmaginabili in altri processi quali, ad esempio:

- l'abbattimento rilevante dei costi di produzione
- la esaltazione della competitività di un prodotto e quindi della sua capacità di aggredire i mercati
- l'abbattimento sostanziale dell'impatto ambientale
- il ridimensionamento dei costi energetici
- il rafforzamento della qualità
- la stabilità del sistema occupazionale (meno addetti ma stabili)

Questo entusiasmante itinerario imprenditoriale, questa accattivante dottrina che finalmente stiamo capendo e stiamo apprezzando, impone due distinte condizioni:

- non un dirigismo ma un sano e condiviso sistema di regole: in termini economici ciò che definiamo “ **liberismo** “
- una offerta infrastrutturale non fatta di segmenti ma costituita da una rete organica: quello che definiamo “ **un vero network** “.

Mentre la prima condizione è insita ormai in ogni forma di approccio ai mercati, la seconda invece ha messo in evidenza che non è più pensabile realizzare le opere per singole modalità di trasporto, o, peggio ancora, non ha senso che nei vari Piani di settore (strade, ferrovie, nodi intermodali, ecc.) non ci sia nessuna interazione programmatica e progettuale con gli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali.

Cioè ci siamo accorti, lavorando a scala sovra nazionale, che questo tipo di approccio, questa metodologia dirigistica non serve più a nulla. Anzi serviva solo a rinviare, annualmente nel tempo, le scadenze temporali promesse e definite con i Piani precedenti.

Questa coscienza ha preso corpo solo tre anni fa ed ha preso corpo perché abbiamo avuto il coraggio di invocare la scala sovra regionale, la dimensione europea nella programmazione del nostro sistema territoriale.

Ha preso corpo così il chiaro riferimento non alla singola modalità di trasporto ma ha preso corpo il riferimento al “corridoio plurimodale”. Molti diranno che sia nel primo Piano Generale dei Trasporti del 1986, sia nell’ultimo del 2001, si parlava di corridoi, ma purtroppo non veniva in nessun modo chiarito che la loro realizzazione non poteva avvenire in fasi distinte, non poteva avvenire seguendo evoluzioni progettuali finanziarie e trasportistiche diverse.

È utile in proposito un esempio chiarificatore: quando nella redazione delle nuove reti TEN, cioè nella redazione del nuovo Master Plan, si sono scelti i progetti strategici, è emerso chiaramente che per motivare **il corridoio Berlino – Palermo**, per difendere la singolarità e la incisività di tale asse all’interno della nuova Europa,

- non e’ stata sufficiente solo la forza e la indispensabilità di grandi opere quali il valico del Brennero ed il ponte sullo stretto di Messina,

- non e' stato sufficiente il ruolo chiave del collegamento tra l'Europa del nord, l'Europa centrale ed il bacino del Mediterraneo,

- non e' stata sufficiente misurare la interazione tra tale corridoio ed il Corridoio 5 ed il Corridoio Adriatico.

Tutto ciò, anche se importante, sarebbe stato utile solo per rafforzare la componente geografica e geoeconomica dell'asse che inizialmente si fermava a Verona.

In realtà la convenienza economica europea alla realizzazione del **corridoio Berlino – Palermo** si è rivelata perché su tale corridoio insiste una sommatoria di singolarità e di eccezionalità che, forse per molto tempo, abbiamo sottovalutato o letto male. E le singolarità sono tutte presenti nell' ambito bolognese:

- tale ambito filtra il 35% della movimentazione pesante dell'intero Paese
- tale ambito filtra il 16% della movimentazione pesante dell'unione europea
- tale ambito blocca lo sviluppo del Mezzogiorno
- tale ambito e' nodo cerniera di due corridoi chiave il corridoio n. 1 ed il Corridoio Adriatico

- tale ambito e' uno dei cinque nodi ferroviari chiave della nuova Europa
- tale ambito partecipa alla formazione del 4,6% del PIL nazionale.

In realtà quindi il Corridoio Berlino – Palermo ha trovato la sua forza in una presa di coscienza del ruolo chiave dei nodi, del ruolo chiave dell'organizzazione degli HUB, della organizzazione cioè di ciò che può diventare vera occasione per incrementare il valore aggiunto generato dalle attività logistiche.

Il mondo dell'autotrasporto comincia, finalmente, a misurare nei propri bilanci quanto sia conveniente la intermodalità, quanto siano indispensabili le infrastrutture intermodali.

Infrastrutture intermodali, cioè porti, interporti ed aeroporti, o in termini più nuovi HUB. Per tali impianti, nei passati venti anni si è investito un volano globale di 2.350 milioni di Euro. Di tale volano il 94% è stato destinato alla realizzazione della componente idraulica del porto. In realtà per attrezzare i porti con piastre intermodali si è speso appena il 6%.

Gli interporti e gli scali intermodali, nella maggior parte dei casi sono stati concepiti come impianti per lo stoccaggio e quindi come oggetti immobiliari.

Solo negli ultimi anni abbiamo capito in termini concreti cosa possa significare passare da realtà statiche, come sono oggi alcuni interporti, a piastre logistiche. Per capirlo è stato necessario analizzare in modo asettico alcuni risultati gestionali. In particolare è emerso chiaramente quale sia il fatturato generato da un container e quale sia la differenza, in termini di valore aggiunto, che si genera qualora ci si limiti solo a movimentarlo e qualora invece il container venga sdoganato, stoccato, manipolato e distribuito.

Il fatturato passa da 300 Euro a 2.300 Euro, l'utile da 20 Euro passa a 200 Euro, il beneficio dello Stato da 110 Euro a 1000 Euro e ogni mille unità movimentate invece di generare cinque unità lavorative ne generano 42.

Questi dati sono chiari indicatori che denunciano, come detto prima, quanto miope sia stato in passato l'approccio verso la identificazione ottimale degli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali.

Occorre quindi monitorare l'intero sistema delle piastre logistiche per consentire davvero una organica visione di insieme del sistema logistico nazionale ed, al tempo stesso, occorre che i soggetti responsabili dell'attuale gestione dei vari impianti intermodali superino false concorrenzialità e perseguano invece un rinnovato processo

formativo dei vari operatori coinvolti nel processo. Coscienti ormai che le infrastrutture immateriali, tra cui molti progetti europei come Galileo, stanno reinventando integralmente le logiche di accesso ai mercati.

2. La rilevanza del trasporto

- **Le famiglie italiane spendono annualmente oltre 35 miliardi di Euro per la mobilità**, per una funzione che, in realtà, consente, a tutti noi, di produrre valore aggiunto nel sistema economico e nel mondo del lavoro
- **il costo della incidentalità supera annualmente i 30 miliardi di Euro**
- **l'incidenza del costo della congestione sulla produzione industriale, supera l'1,4%, cioè rappresenta un costo pari a circa 12 miliardi di Euro all'anno**
- **il costo della congestione, solo nelle grandi aggregazioni urbane, supera ormai annualmente i 6 miliardi di Euro**
- **la organizzazione della produzione just in time ormai è tale che è sufficiente solo un giorno di blocco dell'autotrasporto per bloccare ogni catena di produzione**
- **la crescita della mobilità delle merci tra il nostro Paese e l'Europa può essere testimoniato da un solo dato: nel 1967 attraverso l'intero arco alpino transitavano 19 milioni di tonnellate di merci, nel 2003 ne sono transitate 135 milioni di tonnellate**

Questi dati denunciano da soli due cose:

- **la sottovalutazione della rilevanza dei trasporti e della infrastrutturazione del Paese da parte dei Governi passati**
- **la vicinanza al blocco reale della mobilità in assenza di azioni organiche e concrete.**

È diventato quindi obiettivo chiave di questo Governo:

abbattere l'incidenza del costo sostenuto dalle famiglie per la mobilità

aumentare concretamente la sicurezza in tutte le modalità di trasporto ferroviario, stradale, aereo e marittimo

abbattere i costi del trasporto delle merci per rendere competitivi i nostri prodotti

attuare davvero lo sviluppo compatibile, difendendo la qualità delle nostre città, consentendo il recupero di due modalità di trasporto quella ferroviaria e quella marittima completamente sottoutilizzate

costruire davvero condizioni per garantire al Mezzogiorno del Paese un reale e misurabile processo di rilancio.

Non va dimenticato infatti che, tutti i nostri spostamenti, tutti gli spostamenti delle merci, la organizzazione della movimentazione e quindi ciò che chiamiamo logistica, sono tutti fattori che partecipano alla costruzione del Prodotto Interno Lordo del Paese.

Se questi spostamenti avvengono su un territorio infrastrutturato in modo organico, se avvengono nel rispetto di regole mirate alla efficienza ed alla sicurezza dei servizi offerti, **questo complesso sistema**, che in termini tecnici definiamo offerta dei servizi di trasporto, **produce benefici per gli utenti, per tutti i fruitori diretti ed indiretti del territorio, delle nostre città, del sistema produttivo.**

Tutto questo genera una crescita sostanziale della nostra economia, della economia della Nuova Europa

Per fare questo abbiamo deciso di operare contestualmente a scala comunitaria e a scala nazionale.

A scala comunitaria proponendo la redazione di un Master Plan della nuova Europa.

A scala nazionale proponendo il Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche del Paese.

Queste dichiarazioni di principio, queste dichiarazioni strategiche non possono però non tener conto di cosa questo Governo ha ereditato in termini di pianificazione, di livelli infrastrutturali, di qualità e di incisività delle regole del settore.

3. L'assetto infrastrutturale alla data dell'insediamento dell'attuale Governo

Nel giugno del 2001, all'interno del Paese, erano in fase di esecuzione solo le seguenti grandi iniziative infrastrutturali:

- **l'asse ferroviario ad alta velocità Firenze – Bologna**
- **l'asse ferroviario ad alta velocità Roma – Napoli**

Nel campo della pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti a scala europea, sempre nel mese di giugno 2001, le uniche indicazioni erano relative al:

- **collegamento Trieste – Kiev,**
- **collegamento Monaco – Verona,**
- **collegamento Torino - Lione**

Per queste indicazioni programmatiche erano previste risorse solo per realizzare studi di fattibilità.

Questa stasi del fare, come d'altra parte ricordato nei precedenti Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria prodotti da questo Governo, purtroppo era misurabile in un dato:

nel corso del decennio 1990 – 2000 il nostro Paese aveva investito 205.000 miliardi di lire in meno rispetto alla media europea nell'infrastrutturazione del Paese.

E una serie di dati OCSE parlano chiaro:

se il nostro Paese, nel 1985, era al settimo posto tra i dieci Paesi più infrastrutturati d'Europa, nel 1999 era sempre settimo con una maggiore distanza dalla Francia che occupava, in entrambi gli anni, lo stesso posto.

In quindici anni il Paese non era cresciuto ed altri Paesi erano invece cresciuti di più.

4. Le azioni e le strategie attivate: metodi e strumenti

Per superare questi vincoli che caratterizzavano un Paese praticamente privo di livelli infrastrutturali adeguati, un Paese marginalizzato dall'Europa, un Paese ricco di programmazione annunciata, un Paese non strutturato in termini pianificatori, in termini normativi, in termini finanziari ed in termini operativi, è stato necessario, proprio nei primi 100 giorni di governo, costruire quattro impianti funzionali:

Impianto programmatico

•
Redazione del I° Piano decennale delle infrastrutture strategiche del Paese.

Tale Piano è stato concordato con tutte le Regioni ed approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001.

•
Costruzione del Dicastero Unico

•
Documento di Programmazione Economica e Finanziaria

•
Piano Triennale A.N.A.S.

•
Piano Investimenti Prioritari delle Ferrovie dello Stato

Impianto normativo

•

Legge 443/2001 (Legge Obiettivo)

•

Legge 166/2002

**Legge che supporta tutte le strategie della
Legge Obiettivo e quelle legate all'intero
Comparto dei trasporti e delle infrastrutture**

•

**Decreto Legislativo 190
attuativo della Legge Obiettivo**

•

Legge 172/2003 sulla nautica da diporto

•

**Legge 265/2003
finalizzata ad incentivare il trasferimento dei TIR
dalla modalità stradale
a quella ferroviaria e marittima**

•

**Legge di riforma del Codice della Strada
(Patente a punti)**

Impianto finanziario

•

Piano Fonti Impieghi

Esigenze: 125,8 Miliardi di Euro

Disponibile : già il 35%

•

Leggi Finanziarie 2002 – 2003 – 2004

•

Legge 166/2002

(collegata alla Finanziaria 2002)

•

Istituzione della Società Infrastrutture S.p.A.

(ISPA)

•

Istituzione del Fondo Operativo Opere Pubbliche(FROP)

•

Attivazione del PON Trasporti

2000 – 2001

per infrastrutture destinate alle Regioni Obiettivo 1

Impianto operativo

•

Istituzione della Struttura Tecnica di Missione

•

**Deliberazioni del CIPE e conseguente monitoraggio
sull'avanzamento delle opere**

•

Intese Generali Quadro

**Concepito con tutte le Regioni prima ancora della Riforma del
Titolo V della Costituzione; la Corte Costituzionale ha
convalidato grazie a questo codice comportamentale
la Legge Obiettivo**

•

Istituzione della Consulta dell'Autotrasporto

•

Piano Informatico delle Infrastrutture e dei Trasporti

•

**Istituzione, a scala europea, della Conferenza degli Stati membri
sulla sicurezza stradale
(Conferenza di Verona)**

5. Metodi e strumenti a scala europea

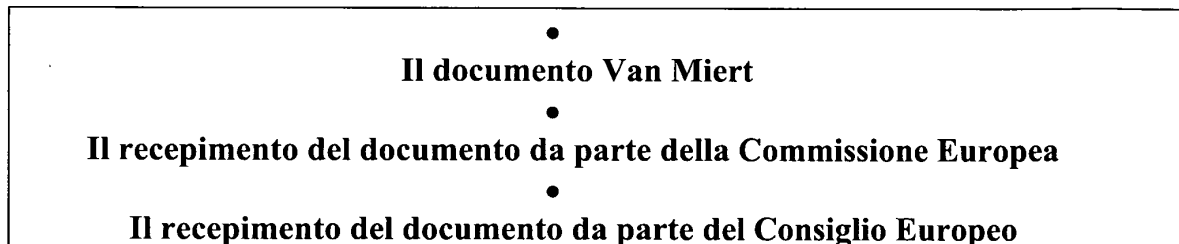
La programmazione a scala europea aveva, come unici riferimenti strategici, o “Libri Bianchi”, documenti che elencavano le emergenze fornendo solo raccomandazioni, o “Libri Verdi” dai quali emergeva una politica di programmazione frammentata per tematiche connesse ai trasporti. In realtà la politica di programmazione europea era ferma al 1994, ai risultati del documento Christophersen, nel quale venivano identificati 9 corridoi paneuropei, di cui solo due interessavano, marginalmente, il nostro Paese::

- **il corridoio Trieste – Kiev (corridoio 5)**
- **il corridoio Monaco – Verona (corridoio 1)**

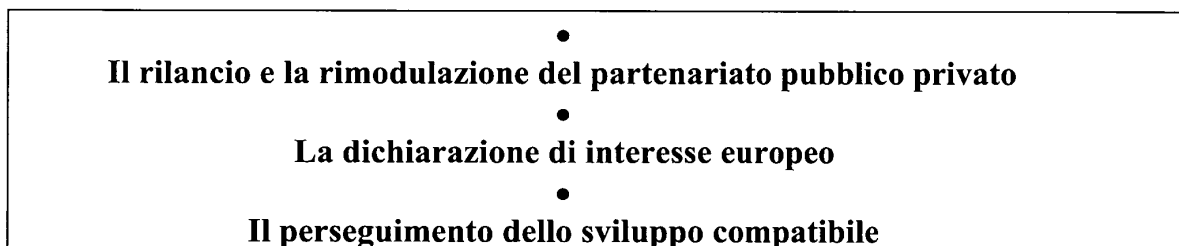
È stata quindi necessaria, su proposta italiana, la redazione di un Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti non limitato all’Europa dei 15 Stati ma a quella dei 25 e dei 28 Stati.

Nell’approccio a tale difficile e complesso lavoro si sono proposti e seguiti gli stessi impianti usati per la programmazione nazionale delle grandi opere connessa alla Legge Obiettivo:

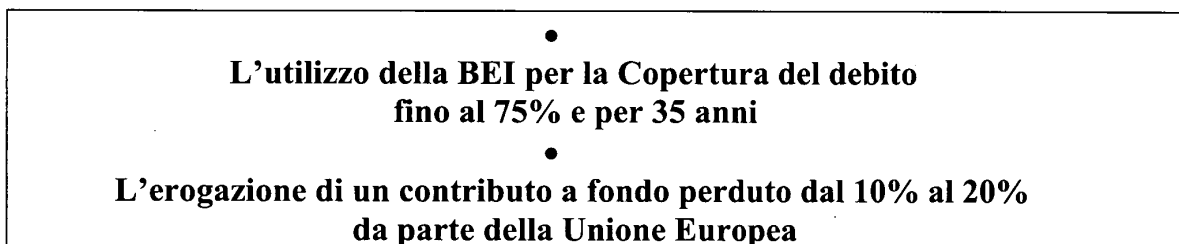
Impianto programmatico



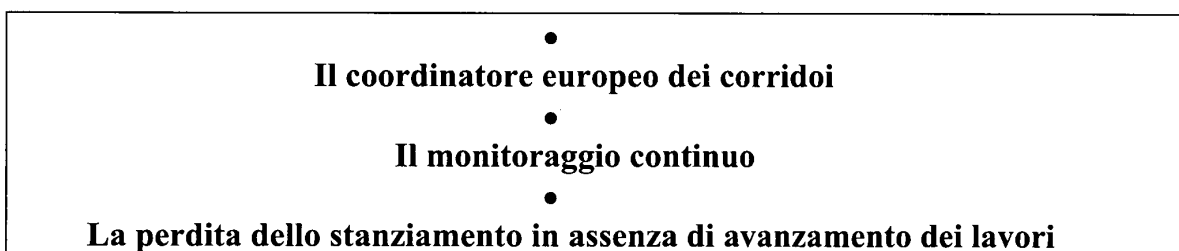
Impianto normativo



Impianto Finanziario



Impianto Operativo



Questo approccio ha messo in evidenza il ruolo strategico del nostro Paese; in particolare la sua centralità all'interno del Bacino del Mediterraneo, la incidenza economica, all'interno della Unione Europea, di sette Regioni (Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Alto Adige) in cui interno il PIL pro capite supera i 25.000 Euro annui.

Questo approccio ha messo in evidenza la necessità di:

- **prolungare** il corridoio 5 da Trieste fino a Torino, fino a Lione, fino a Lisbona, un corridoio su cui si movimenta il 36% delle merci della nuova Europa
- **estendere** il corridoio 1 a Nord fino a Berlino, a sud fino a Palermo
- **identificare** un nuovo corridoio quello “dei due mari” Genova – Rotterdam
- **eleggere**, su quattro progetti relativi alle autostrade del mare, due strettamente interagenti con il nostro Paese: l’autostrada del mare del Mediterraneo occidentale, l’autostrada del mare del Mediterraneo orientale
- **riconoscere** il ruolo strategico del Corridoio 8 che non è più Durazzo – Varna, ma Bari – Durazzo – Varna, in modo che il corridoio adriatico diventi la naturale continuità verso il centro dell’Europa ed i grandi bacini energetici della regione caucasica.

Questo complesso processo programmatico e strategico è stato conseguito in soli due anni, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea durante la Presidenza Italiana, è stato condiviso ed approvato dalla Commissione Europea ed il 21 aprile 2004 è stato approvato dal Parlamento Europeo, assurgendo così a compiuto strumento di programmazione dell’assetto trasportistico europeo.

Questa grande stagione di costruzione di tutte le condizioni strutturali per l’Unione Europea allargata ha trovato, in questi ultimi due anni, due fattori innovativi sostanziali: l’attivazione dell’EURO e l’approvazione di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti.