

Come superare l’Italia disconnessa

Prof. Ing. Pietro Lunardi

Non credo di dire niente di nuovo :

- se affermo, scusate la licenza poetica, che nella sinfonia di un piano trasportistico la logistica deve rappresentare l’armonia.
- se affermo che la mobilità è un diritto di ogni cittadino e che dove la mobilità di persone e merci non è garantita, si produce il ristagno dell’economia, la povertà e il proliferare della malavita;
- se affermo che la mobilità di persone e merci risponde a leggi idrauliche, come la circolazione del sangue nel corpo umano, un sistema arterioso che convive armoniosamente con un sistema venoso! Sistemi idraulici il cui mancato funzionamento, produce perdite di carico che nel corpo umano si traducono in fenomeni di cancrena.

Analogamente, in un sistema trasportistico di persone e merci, il rallentamento o l’interruzione del traffico ferroviario, stradale o autostradale o il malfunzionamento dei porti, producono il collasso della circolazione e la paralisi. Quante volte a causa di questi fenomeni legati alla mobilità su ferro o su gomma in Italia si è parlato di Italia divisa in due?

E’ per questo che, in occasione della Presidenza italiana dell’Unione Europea, durante il secondo semestre del 2003, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si preoccupò di ottenere dalla UE almeno la revisione integrale delle reti TEN, ovvero del sistema arterioso del territorio europeo, rivissuto da noi soprattutto per risolvere i temi nazionali.

Gli obiettivi da perseguire da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2001-2006) in occasione della nostra Presidenza del Consiglio dei Ministri dei trasporti dei 26 Paesi dell’Unione Europea, nel II semestre 2003, erano essenzialmente (fig. 1):

1. l’obiettivo di agganciare l’Italia all’Europa, superando e rendendo permeabile al traffico la barriera fisica delle Alpi;

2. l’obiettivo di fornire alla nostra penisola, con particolare riguardo al Sud, la possibilità di diventare protagonista all’interno della piastra logistica del Mediterraneo, come punta avanzata dell’Europa all’interno dei grandi traffici intercontinentali tra Suez e Gibilterra;

3. l’obiettivo di restituire alla nostra penisola, con i suoi oltre ottomila chilometri di coste, la sua vocazione originaria di armonizzare, attraverso le autostrade del mare, i traffici di

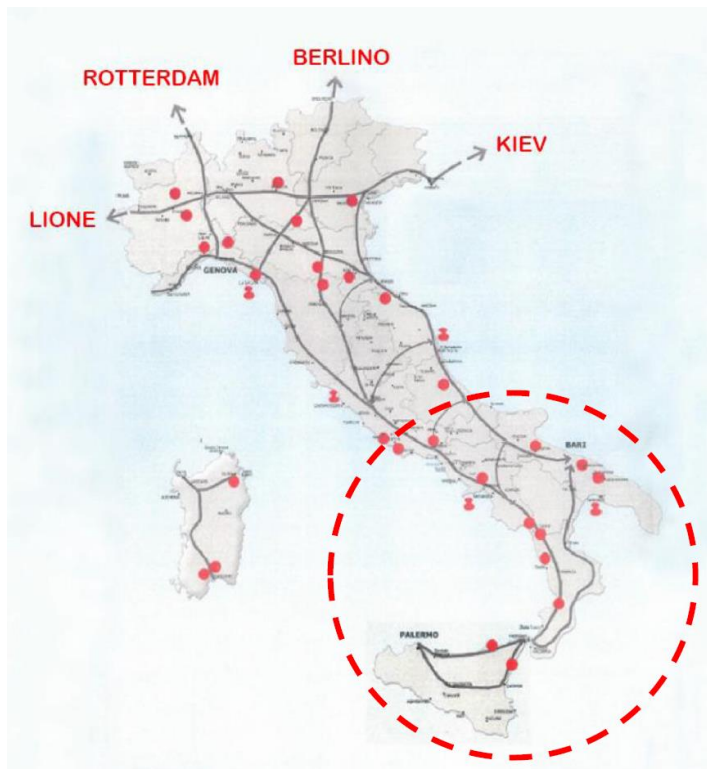


Fig. 1

persone e merci, coniugando le funzioni dei porti e dei retro porti con il sistema arterioso e venoso di autostrade e ferrovie;

4. l’obiettivo di sbloccare, anche sotto il profilo dei finanziamenti europei, il riconoscimento delle delicate opere transfrontaliere come il traforo ferroviario del Frejus sulla Torino-Lione, il traforo ferroviario del Brennero sulla Verona-Monaco, il ponte sullo Stretto di Messina all’interno dei grandi corridoi 5 (Lisbona-Kiev) e 1 (Berlino-Palermo).

Il risultato di ciò che è stato seminato, in occasione della Presidenza italiana dell’Unione Europea del 2003, e ottenuto grazie alla preziosa e competente collaborazione di quella straordinaria figura del Commissario ai Trasporti per l’Unione Europea che risponde al nome di Loyola De Palacio, ci sembra, anche se pochi se ne sono accorti, di notevole importanza e spessore, tenuto conto che questo risultato presupponeva anche una parte sostanziale di finanziamenti al nostro Paese.

Fra i risultati più significativi basta ricordare (fig. 2):

1. il riconoscimento all’Italia dei corridoi transeuropei 1 (Berlino-Palermo), 5 (Lisbona-Kiev), 24 (Genova-Rotterdam), 8 (Bari-Varna) e le Autostrade del mare

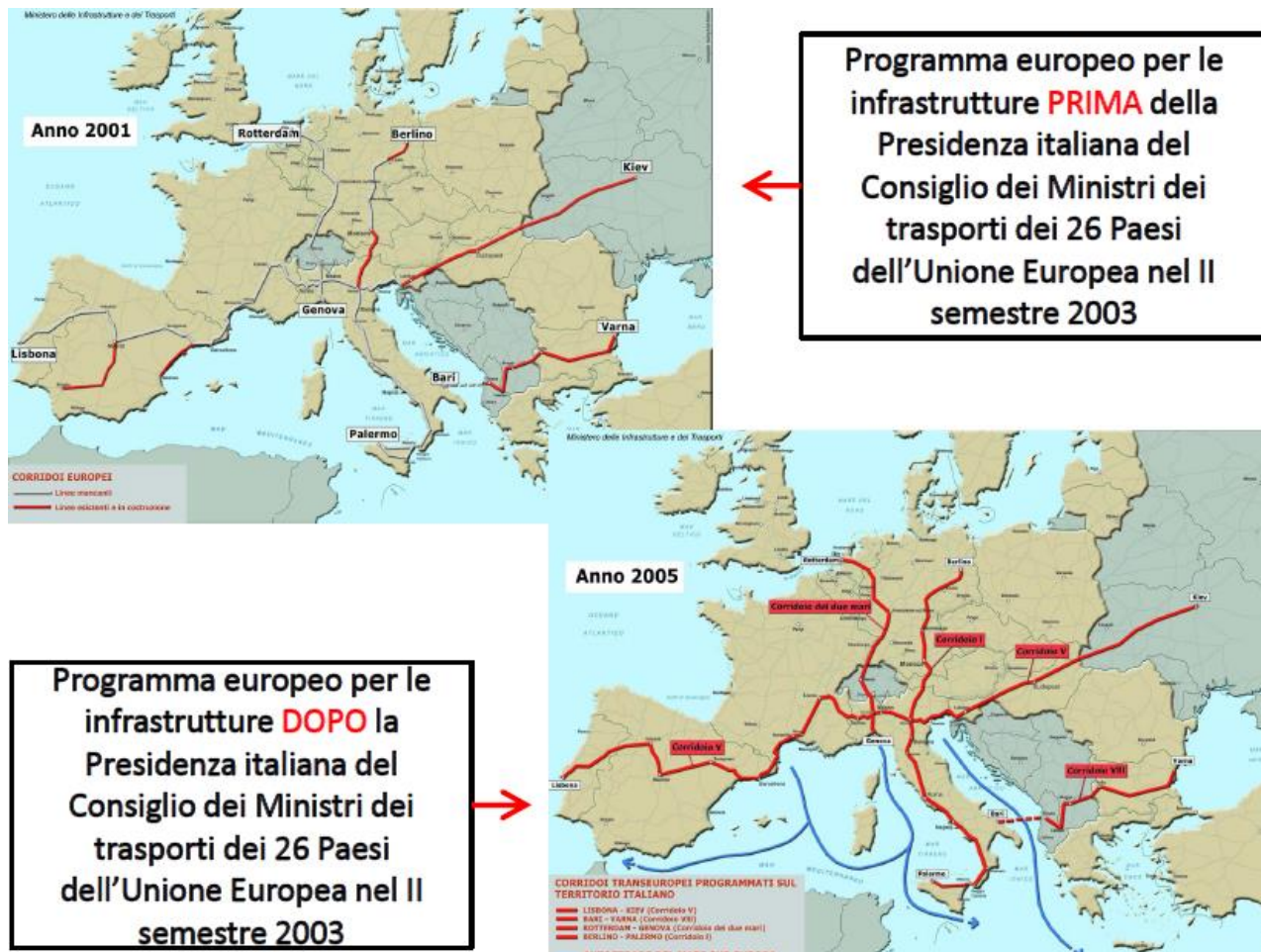


Fig. 2

2. il riconoscimento dei due importanti trafori ferroviari Alpini del Frejus e del Brennero, oggi in costruzione dopo grandi sofferenze e del traforo stradale alpino del Tenda.
3. Il riconoscimento “di opera transfrontaliera” al Ponte di Messina progettato, finanziato e appaltato in soli due anni nel 2005, congelato dalla legislatura del 2006-2008, messo in liquidazione (2011-2013) dalla coppia Monti-Passera (coppia che, non dimentichiamo, in pochi mesi si era anche distinta per avere affossato la nautica italiana), per arrivare, fino ai giorni nostri in cui una buona parte dell’opinione pubblica si sta accorgendo, che per il rilancio del Sud e per lo sviluppo del nostro Paese, forse è indispensabile pensare al riconoscimento della “continuità territoriale” ai circa sei milioni di italiani che abitano in Sicilia. E a questo proposito è opportuno ricordare che, mentre in Italia si stanno facendo chiacchiere da decine di anni, all’estero negli ultimi 20 anni si sono realizzate opere da fare impallidire il nostro Paese, come quelle realizzate in tutto il mondo, ma in particolare in Turchia, Danimarca e Cina (vedasi figure 4÷7).

4. Possiamo poi anche ricordare che dal 2003 ad oggi, dopo ben 12 anni, non siamo riusciti a prendere iniziative adeguate per fornire alla nostra penisola ed in particolare al Sud, la possibilità di diventare protagonisti all’interno della piastra logistica del Mediterraneo, come punta avanzata dell’Unione Europea all’interno dei grandi traffici intercontinentali tra Suez e Gibilterra, proprio in un

momento in cui è stata raddoppiata la capacità del canale di Suez (fig. 8) e in cui si stanno



ITALIA

Ponte sullo stretto di Messina

Stretto di Messina (Italia): visioni a lungo termine zero. Quanti anni ancora dovranno trascorrere per avere un collegamento stabile e veloce tra la penisola italiana e la Sicilia ?
Il mondo corre e certo non ci aspetta!

Fig. 3



TURCHIA

Primo ponte sul Bosforo

Lunghezza 1,56 Km

Campata principale: 1,074 Km

Inaugurazione: 1973

Fig. 4



Fig. 5

potenziando tutti i porti più importanti dell’Africa del nord e i porti del Mare del Nord concorrenti, in particolare, dei porti della Liguria e del Veneto.

In altre parole, è stato fatto poco o niente per rafforzare il ruolo dell’Italia nel Mediterraneo, con particolare riferimento al potenziamento nella nostra penisola del sistema porti, retroporti e collegamenti con la rete ferroviaria e autostradale, come è stato fatto poco o niente per completare e dare continuità al sistema arterioso delle reti TEN di autostrade e ferrovie all’interno del nostro territorio.

D’altra parte, non so che cosa possiamo aspettarci da un Paese come il nostro in cui alcuni personaggi, parlando da certi pulpiti, pontificano in tema di trasporti, propagandando forme di giardinaggio trasportistico che rasentano il terrorismo, o in cui si cerca di criminalizzare e gettare in discarica una legge come la Legge Obiettivo, pensata e nata come impianto legislativo, che ha consentito di garantire tempi certi agli adempimenti burocratici e tecnici necessari ad accompagnare concretamente un’opera pubblica dalla concezione alla cantierizzazione (esempio eloquente: la gara



Fig. 6

per il Ponte sullo Stretto di Messina, progettato, finanziato e appaltato in 2 anni grazie alla Legge Obiettivo).

Mi permetterete una piccola doverosa parentesi!

Per chi non se lo ricorda o per chi non lo ha mai saputo, la Legge Obiettivo è nata tra il 2001 e la fine del 2002 ed è diventata operativa nel 2003 con l’obiettivo di realizzare nel corso di 10 anni nel Paese (Piano Decennale), un *masterplan* di 126 opere infrastrutturali per un importo di 125,8 miliardi di euro da recuperare da fondi UE, fondi privati, da risorse disponibili e risorse pubbliche.

Nei cinque anni di governo (2001-2006) l’importo delle opere affidate e/o cantierate è stato di circa 51 miliardi di euro, pari al 45% del valore globale del Piano Decennale previsto (fig. 9).

Se la Legge Obiettivo non fosse caduta in mani sbagliate dal 2006 al 2013 sarebbero arrivati altri 65 miliardi. E comunque, a fine 2014 si contano, tra opere finite e in corso, cantieri per circa 91 miliardi di euro, quasi nove miliardi all’anno, da sommare alle opere correnti, che si realizzano in Italia ogni anno.

CINA

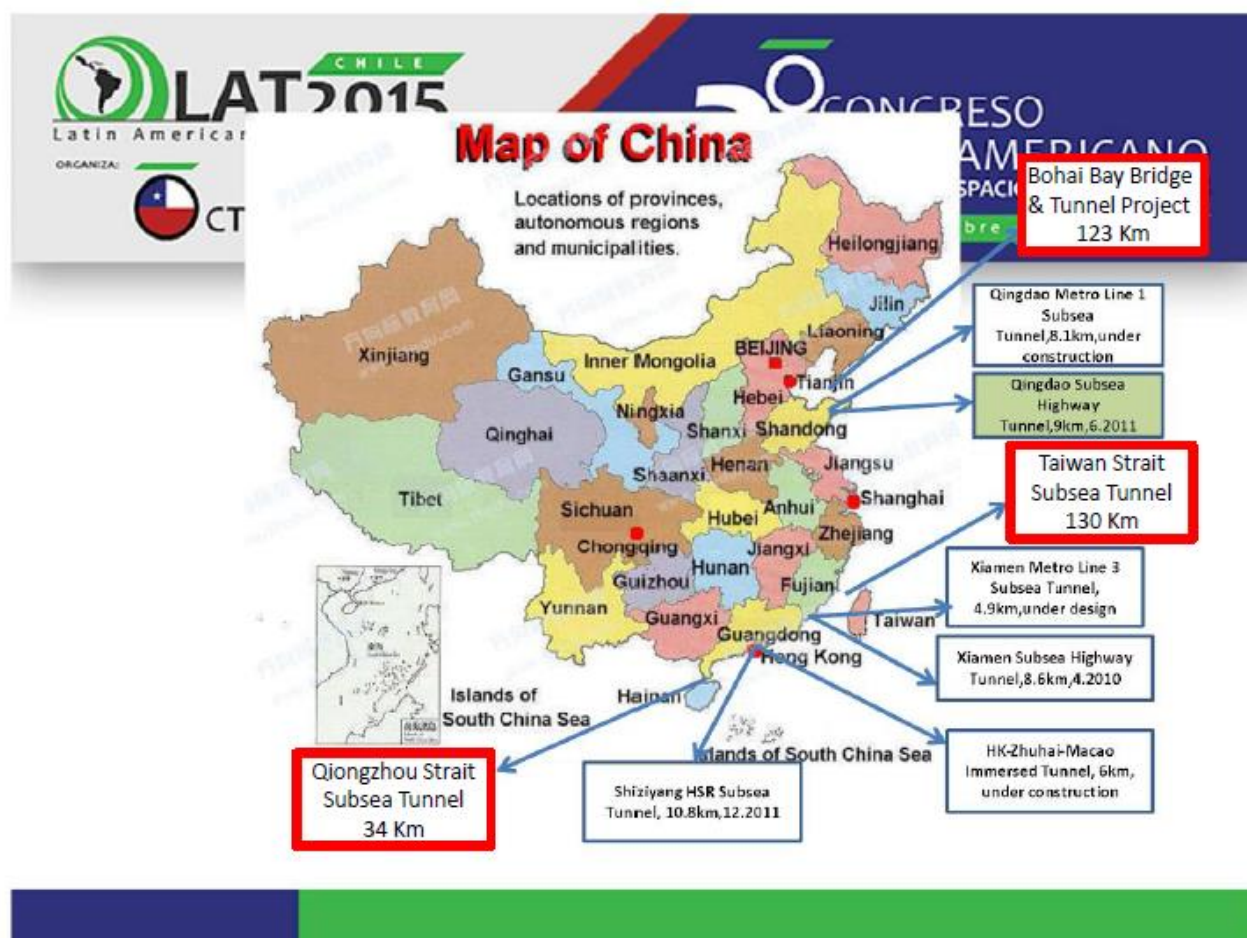


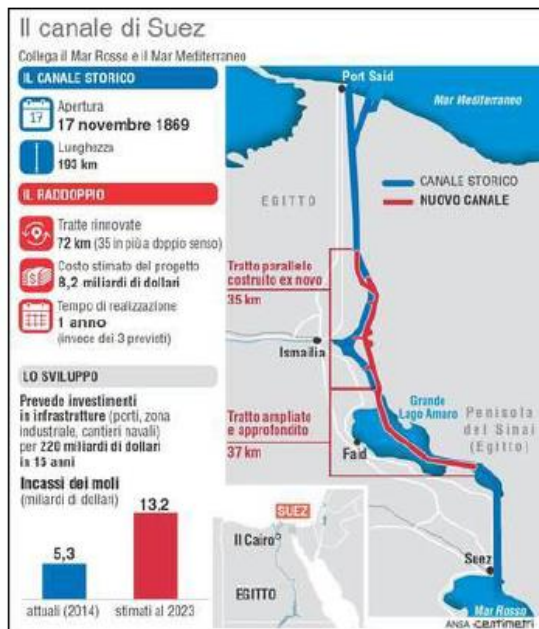
Fig. 7: Programma infrastrutturale cinese dal 2014

Questa è la verità sulla Legge Obiettivo, sugli obiettivi che si era posta e sui risultati conseguiti.

Va però ricordato che a seguito dell'entrata in vigore del Titolo V, voluto allora dalla sinistra e che oggi tutti vorrebbero eliminare, le Regioni nel 2003 si sono sentite autorizzate ad inserire nella Legge Obiettivo un elenco di circa 200 opere per un importo superiore a circa 180 miliardi di euro che, ovviamente, hanno stravolto completamente la fisionomia ed i contenuti della Legge dando adito ad un giornalismo becero e disinformato che ha attribuito alla legge stessa le cose più turpi: legge faraonica, legge fallita, legge da buttare, solo l'8% delle opere programmate e realizzate in 12 anni, ecc...

Per arrivare poi alla definizione di “criminogena”, inventata recentemente dal Dott. Cantone e ovviamente ripresa da tutti i male informati, solo perché la legge Obiettivo aveva recepito una clausola contenuta nei contratti del 1991 per l'Alta Velocità con i General Contractor, clausola delle Ferrovie dello Stato che prevedeva che lo stesso Contraente Generale potesse dotarsi di una

EGITTO



Raddoppio del Canale di Suez



Fig. 8

Direzione Lavori propria, come contraltare all’Alta sorveglianza nominata dalle stesse Ferrovie dello Stato.

Che cosa si può fare oggi?

Credo che, grazie ad un Governo concreto e determinato, si potrebbe e si dovrebbe dare procura per predisporre, una volta per tutte, a cura di un ridotto gruppo di esperti del tipo di quelli seduti al nostro tavolo, un “masterplan trasportistico integrato” per l’infrastrutturazione del Paese in tema di ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, che dovrebbe avere un’unica importante prerogativa: quello di essere blindato per legge, al fine di evitare quello scempio che si verifica ad ogni cambio di governo e che si traduce nello scardinamento di tutto quanto deciso dalle precedenti legislature, producendo danni incommensurabili alla Società e al Paese.

Sarebbe indispensabile poi nell’ambito del *masterplan* trasportistico per il Paese, inserire un progetto di infrastrutture strategiche per il Sud, sempre blindato per legge, gestito da un solo uomo con le competenze e l’autorevolezza adeguate, per fare diventare il Sud il vero motore dell’economia nazionale, con il suo ruolo naturale di baricentro nel sistema mediterraneo, non dimenticando che, anche sistemi di alta velocità o capacità in Campania, Puglia, Calabria e Sicilia non hanno molto significato se non si trasforma definitivamente la Sicilia in una penisola.

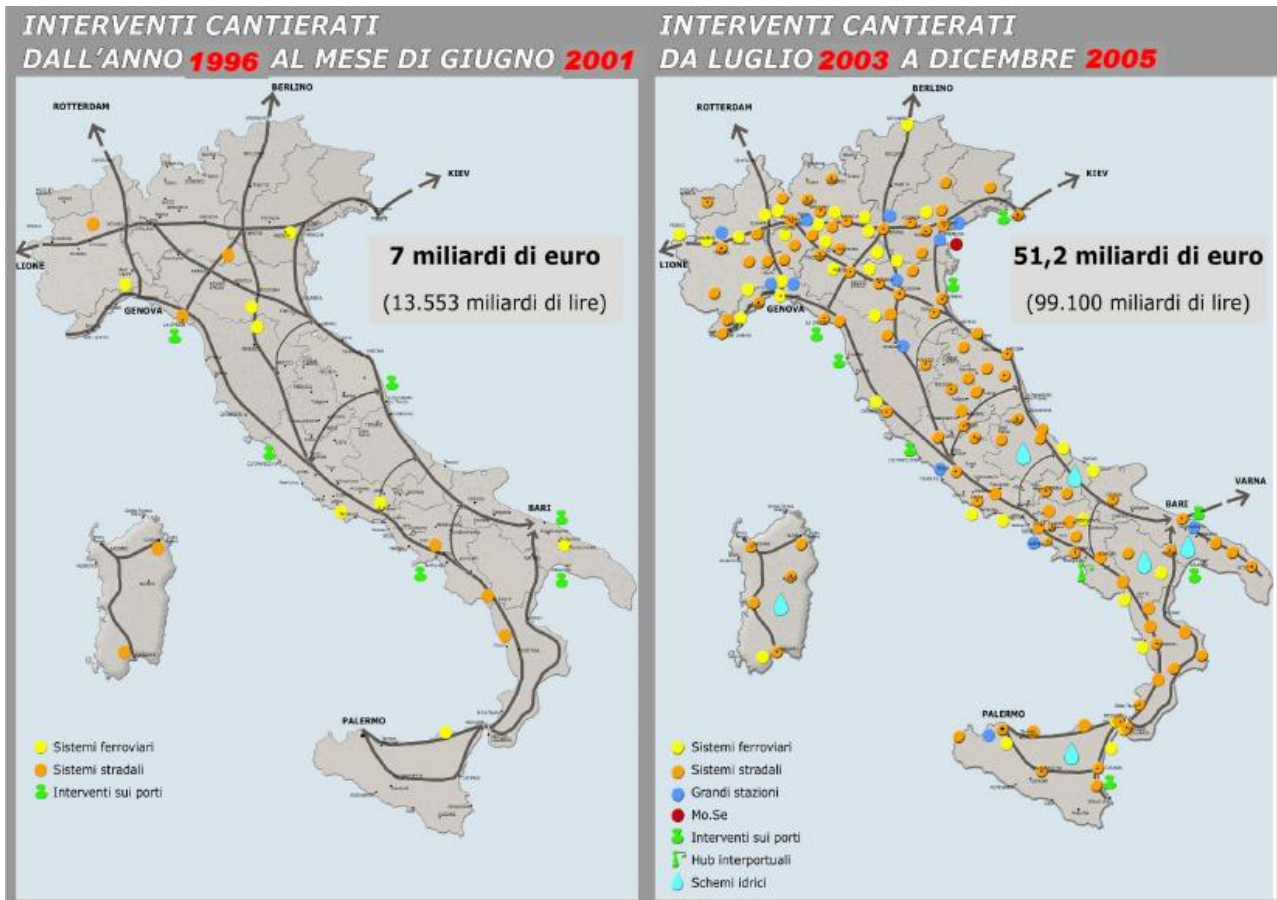


Fig. 9

Perché no! Un Ministero per il Sud a tempo determinato!

Consentitemi un'ultima osservazione!

Non è possibile né concepibile fare dei piani di trasporto stradali, ferroviari, aerei e portuali in tempi diversi e su tavoli diversi.

Tutto dovrebbe avvenire negli stessi tempi e sugli stessi tavoli non dimenticando che concepire e fare un piano trasportistico deve essere come comporre una sinfonia, all'interno della quale l'armonia, ovviamente, deve essere la logistica.

Tutto questo lontano da interessi lobbistici e politici!