

li, dalla prossimità, dalla scelta di stare vicini anche fisicamente in un luogo che sapesse trasformarsi in democrazia, e che selezionasse il meglio, e non il peggio, di quel che le novità tecnologiche avrebbero portato con loro.

INFRASTRUTTURE, LOGISTICA E SISTEMA EUROMEDITERRANEO

Il progetto che andavamo definendo, e, nei limiti del possibile, realizzando, implicava che le infrastrutture «dialogassero fra loro». Immaginavamo strade, autostrade, trafori, gallerie, treni passeggeri, Alta Velocità, treni merci, interporti, porti, autostrade del mare, navi da carico, navi da crociera, aerei, aeroporti, metropolitane fra loro collegati e connessi in un sistema globale, con una *governance* globale.

Questo modo di vedere le cose non faceva piacere a tutti, perché come sempre in Italia dominava il particolare, la parcellizzazione, e ognuno aveva interessi specifici che a questo particolare si accordavano. E naturalmente – come spesso capita nel nostro Paese quando si cerca di portare avanti un disegno che va a toccare e colpire interessi e rendite di posizione, quando si vogliono realmente cambiare le cose – diveniva facile pretesto per attacchi di ogni genere.

Comunque noi andavamo avanti. La consapevolezza di vivere in un «sistema integrato di flussi», flussi di persone e di merci, rendeva indispensabile lo sviluppo, l'ammodernamento delle Reti. Il costo della mobilità di tali flussi aveva – e ha – una grande

influenza sul PIL di ogni Paese. Occorreva pertanto individuare una consistente modalità di sviluppo, compatibile con l'ambiente e capace di facilitare la vita delle persone, ridurre i disagi del pendolarismo, attutire l'emergenza urbana del traffico e dell'inquinamento, sollecitare i flussi turistici.

In Italia e altrove la mobilità è un fattore fondamentale, qualificante per ogni Sistema Paese, ed è altresì un indicatore del suo sviluppo e della sua qualità di vita. Troppo a lungo abbiamo scontato, come ho scritto qualche capitolo fa, una paralisi che deriva principalmente dal fatto che l'infrastruttura è vista in Italia come un investimento (e un vantaggio) per chi la realizza, invece che un obiettivo pubblico di medio-lungo periodo. Mentre invece, e soprattutto per le fasi di crisi, investire nella realizzazione di infrastrutture è uno sbocco naturale, indispensabile per accrescere i livelli di mobilità del Paese e stimolare i consumi. Un sistema di mobilità avanzato, efficiente, moderno agisce da efficace moltiplicatore economico, e diviene una componente rilevante per i consumi. La mobilità è sinonimo di competitività e produttività di un sistema economico. Un insieme realmente efficiente, interconnesso, capace di avvalersi di una logistica evoluta, è infatti in grado di movimentare risorse umane, intellettuali, professionali e allo stesso tempo merci con maggiore velocità e dunque genera maggior produttività.

Da noi abbiamo purtroppo il problema opposto: l'inadeguatezza del livello di mobilità è uno dei fattori che frena la crescita economica. Si è creata una vera e propria strozzatura nei flussi commerciali e econo-

mici, a causa della mancata modernizzazione infrastrutturale. Rimuoverla non è certo facile, ma è compito essenziale per ogni governo che si rispetti, e comunque per tutte le forze produttive del Paese. La situazione di fronte alla quale ci eravamo trovati non era certo rosea: l'Italia si collocava dietro tutti i grandi Stati europei in tutti i settori del sistema di mobilità. La mancanza di una visione strategica globale aveva impedito la realizzazione di un programma ad ampio respiro, e noi ci trovavamo indietro nel comparto ferroviario, in quello autostradale, in quello aeroportuale, e in altro ancora. Recuperare non era semplice, ma ci stavamo provando.

Era il Mediterraneo, però, la cornice nella quale dovevamo inserire tutto il progetto. L'ho scritto anche nella parte più generale sulle Infrastrutture. Se parlare di politiche mediterranee sembrava sino a qualche tempo prima un argomento buono solo per i nostalgici e i conservatori, diveniva oramai un tema dal quale non si poteva più prescindere. E pensare che eravamo usciti dal *Mare Nostrum*, eravamo andati verso Nord, verso Est, verso Ovest, convinti del fatto che solo così avremmo raggiunto competitività e forza, mentre adesso era chiaro che l'unica politica in grado di garantirci autorevolezza era all'interno dei nostri mari. Abbandonato troppo a lungo a sé stesso, il Mediterraneo era infatti tornato un centro nevralgico della politica mondiale. Spesso solo per connotazioni negative, almeno per ciò che riguardava la sponda sud: le guerre, la povertà, le dittature, gli scontri di civiltà, gli integralismi religiosi. Del resto, in questo grande lago vivevano e vivono più di cin-

quecento milioni di abitanti, più della metà dei quali in condizioni di tragico sottosviluppo. Considerati cittadini di serie B, essi lottano per avere accesso a un benessere che noi consideriamo acquisito, ma che stenteremo sempre più a mantenere, se non metteremo in atto interventi programmatici seri e politiche economiche capaci di far uscire le aree a rischio dal loro sottosviluppo.

I grandi flussi migratori sono inarrestabili: è illusorio credere che si possano effettuare politiche di mero contenimento. Inoltre, proprio la società dell'informazione rende accessibili miriadi di informazioni, e svela in modo lampante la differenza oltraggiosa fra sponda nord e sponda sud del Mediterraneo, dando in modo immediato la misura delle diversità, delle povertà, delle ingiustizie, della differenza con le democrazie occidentali. Internet, questo velocissimo, accessibilissimo vettore di dati e notizie, è certo un potente grimaldello per scardinare porte che sembrano sbarrate, e coloro che potranno trarne uno spunto lo faranno.

Naturalmente non bisogna guardare solo agli aspetti negativi. Il *Mare Nostrum* ha potenzialità straordinarie, che adeguatamente sfruttate possono diventare un *asset* prezioso. Esso è la porta d'accesso all'Africa, lo sbocco verso il Medio e l'Estremo Oriente (di nuovo si tornava alla logistica e alle navi), il centro nevralgico per le politiche energetiche del futuro. Ancora: è un'area determinante per la pace nel mondo perché è il teatro di alcuni dei più sanguinosi conflitti globali, fra cui quello arabo-palestinese. Prima arriverà lo sviluppo, prima finiranno le guerre.

Sviluppo economico, infrastrutturazione e democrazia sono il problema del Sud del Mediterraneo: se non ce ne occuperemo noi, lo faranno altri, con tutte le conseguenze del caso. Interessi politici, potenzialità economiche, comunanze culturali: gestito nel giusto modo, questo mare, da sempre punto di incontro di civiltà, culture e religioni (le tre grandi religioni mono-teiste nascono qui non a caso), costituisce per noi un insieme di *chances* quali non si riscontrano altrove. Ma occorre avere il coraggio di capovolgere l'intera impostazione geopolitica e geoeconomica avuta sino a oggi, e riprendere in mano quello che per noi è il mercato più interessante e accessibile del pianeta. Così facendo, si potrà realizzare e gestire un sistema infrastrutturale che va dall'Atlantico alla Turchia, e ancora, si potrà trovare un modo di penetrare a Est, al sud della Germania. Combinando un grande piano politico con un grande progetto di sviluppo economico, nel quale trovi posto anche una politica energetica mediterranea, nonché una politica mediterranea per l'acqua. E dando vita a imprese capaci di competere nel mondo sia per la gestione delle concessioni sia per la realizzazione degli impianti.

La politica infrastrutturale e quella logistica, insieme, possono costituire il nucleo della società di servizi di tutto il prossimo secolo. Grandi concessionari, grandi logistici, insomma.