

IL PROGETTO INFRASTRUTTURALE

Nel corso della mia vita ho ripetuto spesso: «Un Paese che non investe in infrastrutture non ha avvenire». Non posso esimermi dunque, mentre mi accingo ad affrontare un argomento così importante per me come la permanenza alle Ferrovie, dall'iniziare raccontando cosa intendessi per Progetto infrastrutturale, quello cioè che consideravo e considero la spina dorsale di uno Stato.

Sono tutti argomenti dei quali avrei parlato diffusamente nel mio libro *Il Terzo Millennio. Tra progresso economico e scontro sociale*, scritto qualche anno dopo la mia uscita da FS (Venezia, Marsilio, 2000). Un sistema infrastrutturale efficiente è indispensabile allo sviluppo e alla competitività del Paese. Le infrastrutture sono il collante fondamentale per le civiltà, che su di esse si costruiscono, e grazie ad esse evolvono. Ancora, sono l'asse portante di uno Stato. Infrastrutture materiali come le strade, le autostrade, la ferrovie, i porti, gli interporti, gli aeroporti e via dicendo, ma anche immateriali, come il linguaggio, il sapere, la scuola, la cultura. L'Impero romano non sarebbe mai divenuto tale senza strade, porti e acquedotti (infrastrutture materiali) e senza il latino e i Codici (infrastrutture immateriali).

È possibile che noi, duemila anni dopo, siamo tornati indietro invece di continuare a crescere, avvalendoci anche dei preziosi insegnamenti che ci derivano dal passato e dalla storia dei nostri predecessori? Da decenni si sente parlare in Italia di una totale revisione del sistema infrastrutturale, prevedendo lo stanziamento di importanti somme, elaborando importanti e ambiziosi programmi, ma lo stato delle Reti è rimasto in fondo lo stesso. Un bel problema, di fronte a un'economia cresciuta in modo esponenziale, e una popolazione sempre più numerosa e sempre più esigente, nonché sempre più in movimento. Il sistema integrato di flussi di persone e merci nel quale viviamo, e dunque la loro mobilità, ha infatti una notevole incidenza sul prodotto interno lordo del Paese. Le diseconomie che si vengono a creare a causa del ritardo accumulato dovrebbero e potrebbero essere recuperate solo all'interno di un sistema infrastrutturale efficiente e competitivo.

Purtroppo l'Italia «balbetta» sull'argomento da molto tempo mentre sarebbe fondamentale colmare il *gap* che ci separa dagli altri Paesi europei. A maggior ragione perché la *mission* dell'Italia, nella nuova Europa che si sta disegnando, è (e deve essere) nel mar Mediterraneo, il *Mare Nostrum*. Il fatale scivolamento a Est dell'asse europeo renderà sempre più necessario un riposizionamento forte del nostro Paese nel suo alveo naturale, un mare che per molto tempo è stato «dimenticato» a favore delle rotte transatlantiche e che torna ora sulla scena con una rinnovata centralità. La posizione geografica del nostro Paese, oltre naturalmente alla sua grande tradizione storica

e culturale, ne fa un ideale punto di contatto, incrocio e approdo di molte civiltà e mondi diversi. L'Italia come ponte dell'Europa e per l'Europa; ancora, l'Italia come «piattaforma logistica del Mediterraneo». La logistica, il trasporto e poi lo smistamento e lo stoccaggio merci, settore fondamentale per la ripresa dello sviluppo e della competitività, troverebbe infatti da noi uno sbocco naturale, quasi inevitabile. E invece le merci che partono dall'Asia e risalgono il canale di Suez salgono fino ai grandi porti di Rotterdam e Amburgo, invece di fermarsi qui.

Volevo e volevamo quindi lavorare sul rilancio di un sistema integrato, nel quale le infrastrutture «dialogassero» fra loro, in virtù dell'intermodalità, ben collegate all'interno di un disegno razionale e operativo, che facesse a meno di inutili cattedrali nel deserto. Purtroppo da noi esiste un grave pregiudizio culturale: l'infrastruttura è intesa come un investimento per chi la realizza, mentre i suoi destinatari, cioè i cittadini, sembrano avere una modesta – a volte nulla – importanza. Dovrebbe essere tutto il contrario. Le infrastrutture sono la base dello sviluppo di un Paese, la garanzia della sua continuità, e devono possedere alcune caratteristiche. Innanzitutto bisogna sapere a cosa servono e a quale scopo sono destinate, e quindi avere una loro «etica» (etica in questo caso significa avere un progetto, la determinazione certa del costo, la previsione certa dei tempi di realizzazione, e la capacità di gestione una volta costruite). È necessario che siano inserite in rete con altre infrastrutture, altrimenti servono a poco, hanno bisogno di capacità di adattamento perché sono investimenti di lunga dura-

ta e devono essere concepite sin dall'inizio in modo flessibile per non essere riprogettate ogni dieci anni.

Mobilità significava e significa competitività. Naturalmente, per arrivare a una mobilità realmente efficiente occorre definire strategie di lungo periodo nelle logiche dell'intermodalità; incentivare uno sviluppo del nostro sistema infrastrutturale capace di anticipare i bisogni e non, come spesso accade, di rincorrerli, definire politiche tariffarie che fossero in grado di remunerare gli investimenti necessari al settore e capaci al contempo di stimolare la domanda, favorire una stretta relazione fra le infrastrutture e il sistema urbano.

Pensai che dovevamo lavorare in questo senso. Un sistema che garantisse la centralità del Paese: ponte logistico e di sviluppo fra Nord e Sud, Est e Ovest. E ancora, pensavo che da un vero piano infrastrutturale dovessero emergere imprese realmente capaci di competere nel mondo sia per la gestione delle concessioni che per la realizzazione di impianti. Verso la fine della mia permanenza alle FS, in un'intervista a Massimo Giannini, pubblicata da «La Stampa» il 29 marzo 1996, che ho recentemente riletto, avrei però detto:

L'Europa, prima ancora di essere uno spazio monetario, è uno spazio economico, è un mercato di trecento milioni di utenti. Questi utenti non chiedono solo di poter pagare tutto con l'euro, ma chiedono prima di tutto servizi moderni, infrastrutture efficienti, posti di lavoro. Chiedono di potersi muovere e comunicare in modo efficiente. Su questo il dibattito è molto in ritardo.

Mi pare evidente che continui ad esserlo.