

## CIRILLO ORLANDI

*(Amministratore Delegato di "SINPORT S.p.A." – Genova Voltri)*

Innanzitutto un saluto a tutti gli amici, ed uno particolare a Giancarlo Tesini, il mio Ministro dei trasporti, come affettuosamente lo chiamo, perché assieme – credo – siamo riusciti ad introdurre alcuni elementi di novità nel processo di ammodernamento delle infrastrutture portuali nel nostro Paese. L'altro affettuosissimo saluto lo rivolgo al prof. Elio Fanara ed a tutto il suo gruppo.

A Fanara vorrei addirittura fornire un suggerimento: vista la qualità ed, in qualche misura, la preveggenza dei temi che vengono affrontati e approfonditi nei cenacoli, ora del S. Tecla e prima di Marispica, gli suggerirei di organizzare questo Convegno in forma itinerante, cioè di provare ad esportare, quello che si discute e si affronta per la prima volta qui, con un ciclo di incontri e di conferenze in altre città d'Italia. Credo che il contributo di cultura, di professionalità, che potrebbe dare il CUST ai temi nazionali di settore, sarebbe non irrilevante.

Entriamo ora nel merito del problema.

Considerato che il tempo, ed il Presidente Parrillo, ci sono tiranni, cercherò di essere il più rapido possibile in rapporto alla materia trattata.

Ogni volta che ho l'occasione di intervenire sui temi infrastrutturali, sono preso da sentimenti alterni e contrapposti: di grande speranza e fiducia verso il futuro, ed ugualmente di grande timore e di grande passione, e di questi eccessi mi scuso in anticipo con voi.

È passato molto tempo, e molto velocemente, a partire dagli ultimi grandi progetti, realizzati, di infrastrutture in Italia. Questi – come vedremo in seguito – risalgono tutti a prima degli anni '80.

Nel frattempo il mondo è molto cambiato, è diventato molto più piccolo, sono nati i fenomeni che chiamiamo globalizzazione

ed unità europea. Credo che un riferimento a tutto questo, per capire qual è oggi il valore e la portata del sistema infrastrutturale in un territorio d'Europa chiamato Italia, debba essere una premessa capitale.

Vediamo quello che è accaduto negli ultimi vent'anni nelle tre grandi aree dell'attività economica, e quindi dell'interscambio commerciale, vale a dire in Europa, Far East e Nord America.

A partire dal 1982, la relazione "commerciale" Europa/Nord America, in miliardi di dollari, vale circa 112 miliardi annui; la relazione Nord America/Far East è di grandezza equivalente; la relazione Far East/Europa vale invece soltanto una metà.

Ovverosia, possiamo dare al sistema economico di interscambio, e quindi di trasporti, globale una dimensione a polarità centrata sul Nord America, con uno sviluppo di scambi bilaterali verso il Far East e l'Europa.

Nel 2002 troviamo una situazione completamente mutata, che inizia a partire dagli anni '90.

Fatto cento il totale dell'interscambio commerciale, quello Europa/Nord America diventa il 32%, e sale a 392 miliardi di dollari, ma con una crescita lineare e proporzionale ai valori di partenza (anni '80); l'interscambio Europa/Far East invece fa un balzo, raggiungendo i 330 miliardi di dollari e recuperando in un decennio un *gap* di circa il 50%, rispetto al dato di partenza (anni '80). L'interscambio Nord America/Far East cresce a 500 miliardi di dollari, confermando quella del Pacifico come l'area economicamente più pesante del pianeta.

Al di là della crescita assoluta dei valori in gioco, il fenomeno di cambiamento si può così riassumere: l'interscambio commerciale planetario ha fatto un balzo da gigante (globalizzazione); le grandi aree economiche, precedentemente strutturate con un centro, Nord America, e due aree satelliti, Europa e Far East, ha adesso configurazione tri-polare, con relazioni sostanzialmente equivalenti tra di loro.

Al di là della riconfigurazione a tre poli del sistema di interscambio mondiale, quale riflesso può avere tutto ciò sul nostro piccolo Paese, all'interno di questa nuova vastissima dimensione?

Possiamo senz'altro rispondere che una delle maggiori conseguenze è la rivalutazione di un itinerario marittimo che fino a tutti gli anni '80 aveva privilegiato la relazione nordatlantica.

Infatti, essendo i rapporti economici europei verso est di valore relativamente modesto, le relazioni marittime nordatlantiche America/Europa privilegiano e si concentrano soprattutto nel *range* nord-europeo.

Grande sviluppo, quindi, e grande enfasi viene data a quella portualità (Anversa, Rotterdam, Amburgo), mentre scarsa considerazione è riservata alla portualità mediterranea, con "particolare riferimento" negativo a quella italiana.

Il nuovo grandissimo sviluppo della relazione Europa/Far East riapre, invece, una via antica, già chiamata la via della seta, ed è questa la via che, attraverso l'Oceano Indiano, il Mar Rosso, il Canale di Suez, porta a riqualificare il Mar Mediterraneo come mare di transito, non più locale, ma di valore e dimensione multi-continentale.

Guarda caso, cosa accade nello stesso periodo?

Grazie ad una serie di fortunate iniziative infrastrutturali, e non solo, si riesce per la prima volta ad intercettare con la portualità del nostro Paese quel nuovo traffico. Non c'è altro modo per spiegare l'incredibile impennata dell'incremento nei volumi che si realizza nel sistema portuale italiano, a partire da un sistema che fino all'inizio degli anni '90 si è barcamenato con volumi irrisori: usando, infatti, l'indicatore container, che è quello più immediato e fa riferimento alle merci di valore più significativo, il solo porto di Rotterdam sviluppa più del doppio di tutto il traffico del nostro Paese.

La "rivoluzione globale" segna in quegli anni la portualità italiana, anche per effetto della nascita di due nuove grandi infrastrutture: il porto di Gioia Tauro e il nuovo porto di Voltri, che trascinano, non soltanto in termini quantitativi, ma in valore complessivo e di qualità, la portualità, ed assieme la trasportistica nazionale, ad una nuova dimensione.

Il *trend* nazionale, che agli inizi degli anni '90 viaggiava attorno al milione e mezzo di TEUS, passa, alla fine del 2002, a otto milioni e duecentomila TEUS.

Non esiste in nessuna parte d'Europa, ma neanche del mondo, un *trend* di crescita così significativo in un periodo così breve. Lo si può spiegare soltanto con la trasformazione avvenuta a livello multicontinentale e col grande contributo dell'investimento infrastrutturale.

Quando parlavo prima di fiducia e di speranza, quella sopraddetta è la prima e più importante novità.

Ed ora la seconda.

Con l'unificazione monetaria è nato il Continente economico europeo, non soltanto per effetto della nuova globalità, ma soprattutto per volontà e determinazione politica.

Ma l'unificazione monetaria è il primo grande passaggio, il secondo, che trasformerà l'Europa, è l'integrazione infrastrutturale.

Tutti quanti voi avete sentito parlare diffusamente dei *trans-european network* e *paneuropean corridors*.

Questa è una novità su cui, forse, non si riflette a sufficienza: per la prima volta nella storia dell'Europa (o forse bisogna andare indietro di duemila anni e tornare al mondo della "unificazione europea" operata dai romani e all'attenzione che l'economia dell'impero romano dedica all'infrastruttura e alla mobilità) abbiamo per le infrastrutture una progettualità di portata continentale.

Fino ad oggi, anche i Paesi cosiddetti più evoluti in Europa, quindi non soltanto l'Italia, che viene sempre accusata di essere in ritardo, anche se non sempre è stato vero, hanno operato all'interno di una pianificazione infrastrutturale che ha preso come riferimento soprattutto i rispettivi collegamenti nazionali interni e quindi le connessioni con gli altri paesi d'Europa.

Oggi, invece, i parametri di riferimento basilari per le infrastrutture sono diventati non soltanto i collegamenti infraeuropei, ma, fatto di eccezionale novità, il Continente europeo nell'ambito dei collegamenti intercontinentali, dove i punti d'ingresso ed uscita

dal Continente, le porte economiche e trasportistiche, assumono un nuovo fondamentale rilievo.

Questo per introdurre il nuovo ruolo dell'Italia.

Se però l'Italia ricevesse valore trasportistico e infrastrutturale soltanto a seguito di un burocratico indirizzo degli organismi europei, pur con tutto il rispetto per le istituzioni, credo che avremmo ancora qualche ragione di esitare nelle nostre scelte per il futuro.

Ma abbiamo visto che la nuova pianificazione infrastrutturale europea non nasce da una volontà dirigistica di livello superiore, registra, invece, e proietta le grandi trasformazioni intervenute con la globalizzazione.

Vale la pena di ricordare che le infrastrutture non danno soltanto veste ingegneristica ad un sistema di trasferibilità delle persone, dei beni, dell'energia, delle acque o dell'informazione, ma disegnano soprattutto un nuovo sistema economico-sociale.

Disegnano il futuro e quindi, se i riferimenti si collegano non solo ad una volontà politica, che può avere caratteri di transitoria opportunità, ma sono anche correlati a sostanziali trasformazioni economiche e sociali, risulteranno inequivocabilmente più affidabili, efficaci e duraturi.

Questo è il momento, credo, che si aspettava per intervenire in una riprogrammazione, prima ancora che in una riprogettazione del sistema infrastrutturale nazionale.

E qui finiscono i momenti di entusiasmo e di fiducia.

Cosa è accaduto in Italia negli ultimi cinquant'anni?

Dagli anni '50 agli anni '80 la progettazione e realizzazione **ferroviaria** è stata relativamente modesta, il sistema ferroviario viene considerato sufficiente, oppure si possono anche avanzare interpretazioni più maliziose.

Per altre coerenti ragioni, più o meno equilibrate, si dà grande priorità allo sviluppo della rete infrastrutturale **autostradale**.

Vediamo infatti che il sistema ferroviario per chilometri di rete è praticamente costante dagli anni '50, mentre il sistema autostradale cresce in maniera vertiginosa fino agli anni '80.

Miseramente entrambi, tuttavia, negli anni successivi restano sostanzialmente a sviluppo zero.

A partire dagli anni '80 vediamo infatti che, pur con differenti livelli di aggiornamento, sia i chilometri di rete ferroviaria che di quella autostradale restano costanti. Mentre vediamo che dagli stessi anni '80 l'**infrastruttura portuale** classificata per chilometri di banchina attrezzata ed operativa avvia una straordinaria fase di crescita.

Ma per capire meglio quanto è accaduto, più che le grandezze assolute occorre esaminare e valutare quelle relative, ovvero si guardiamo cosa succede in due Paesi europei di riferimento, Francia e Germania.

Confrontiamo cosa accade per la **rete ferroviaria** dagli anni '80' ad oggi: in questo caso l'Italia ha una diminuzione dello 0,2%, la Francia ha una diminuzione addirittura del 9,3%; la Germania ha un incremento del 26,9%, che si può attribuire soprattutto all'integrazione con la rete ferroviaria della Germania dell'est.

Ma c'è un dato assoluto che fa impressione.

La rete ferroviaria italiana si estende nel 1980 per 16.138 chilometri, quella francese per 34.000 chilometri, quella tedesca per 28.000 chilometri.

Lo sviluppo si ferma per le reti ferroviarie degli altri paesi d'Europa su valori doppi di quelli italiani.

Vediamo adesso cosa è avvenuto per le autostrade.

Sulla **rete autostradale** – e questo la dice ancora più lunga – l'Italia cresce del 9,8% dagli anni '80 al 2000, la Francia, invece, nello stesso periodo cresce del 90,4%: di fatto, negli ultimi vent'anni, la Francia raddoppia la sua rete autostradale.

La Germania, pur tenendo conto dell'integrazione con la Germania dell'Est e della tradizionale ed eccellente condizione delle sue autostrade, ha un ulteriore grandissimo sviluppo con un incremento della rete del 50,5%.

In conclusione, risulta chiarissimo che negli ultimi vent'anni, ovvero a partire da quando l'Italia "congela" le sue capacità di progettare e realizzare, gli altri Paesi d'Europa fanno un ulteriore incredibile balzo nel sistema delle infrastrutture autostradali

(dall'80 al 2000 la rete autostradale italiana passa da 5.900 a 6.478 chilometri; quella francese da 5.289 a 10.068 chilometri; quella tedesca da 7.784 a 11.712 chilometri).

C'è un istituto svizzero, l'*Institute for Management Development* di Losanna, che misura il livello di competitività di un sistema paese.

Gli svizzeri sono abbastanza precisi e abbastanza neutrali, quindi il dato, presumibilmente, ha una buona credibilità.

Secondo l'analisi e valutazione di questo istituto, vediamo che l'Italia nel 2001 perde una posizione passando nella classifica tra i paesi più competitivi, dal tredicesimo al quattordicesimo posto; dal 2002 al 2003 le posizioni perdute sono addirittura tre, passando così alla diciassettesima posizione.

E qui si palesa l'altra faccia del problema infrastrutturale nazionale, quella della grande paura.

Per concludere velocemente queste sintetiche considerazioni, credo non sia troppo difficile riconoscere che siamo arrivati ad uno snodo dello sviluppo economico del nostro Paese di carattere epocale: è in fase di esaurimento un modello di sviluppo basato sull'economia industriale, iniziato nel dopoguerra e fortemente sostenuto da una crescita delle infrastrutture, soprattutto di tipo autostradale.

Questo sistema economico industriale ha probabilmente concluso la parte più vitale del suo ciclo di crescita.

Si può dare di questo una lettura negativa, oppure l'evento può essere interpretato come una grande opportunità, l'opportunità di ridisegnare il nostro Paese per i prossimi cinquant'anni.

Credo che, e qui ritorno alla parte di entusiasmo e di speranza, il nostro Paese abbia due grandi e fondamentali *asset*.

Il primo è la qualità del suo territorio.

L'Italia è un meraviglioso Paese con ricchezze straordinarie che aspettano soltanto di essere valorizzate.

Si trova in una straordinaria posizione geografica, il cui valore, nel contesto delle relazioni internazionali, poteva essere non sufficientemente compreso sino a poco più di dieci anni fa. Oggi questo posizionamento è diventato, nel sistema di relazioni multi-

continentali, una collocazione baricentrica, ovverosia dall'Italia si apre per la prima volta la porta sud dell'Europa, un ingresso di valore continentale.

Quello sbilanciamento nelle relazioni di traffico nord-sud, di cui si è sempre parlato per l'Italia, è uno sbilanciamento che c'è stato anche in scala europea, dove la stragrande maggioranza delle merci entrando dal *range* portuale nord europeo, con trasferimento via terra in direzione sud, creavano poi una condizione anomala di offerta vettoriale di ripartenza di prodotti dal meridione d'Europa, e quindi anche dall'Italia, per il reimbarco nei porti nord europei.

Credo che il secondo *asset* fondamentale dell'Italia, oltre alla posizione geografica, sia rappresentato dalla sua popolazione.

In Italia c'è tutta la gamma delle risorse professionali necessarie ad identificare, programmare e gestire una grande fase di trasformazione e sviluppo.

Da questi due *asset* fondamentali, il **territorio** e le **persone**, dobbiamo quindi essere in grado di ripartire per riprogrammare il nostro modello di sviluppo, facendo leva sulla realizzazione di un più adeguato ed efficiente sistema di infrastrutture di servizio.

Negli ultimi venti anni è stato ampiamente smentito che soltanto i Paesi dotati di materie prime possono sviluppare economie stabili. Si è invece notato che a quest'ultima categoria appartengono i paesi che hanno oggi i più seri problemi economici, mentre si realizzano condizioni opposte per quelli che sanno cogliere ed enfatizzare i valori propri del loro territorio.

Credo che questo richieda uno sforzo, veramente nuovo, di originalità: dobbiamo recuperare la capacità non soltanto di essere buoni progettisti, ma di essere buoni pianificatori, buoni programmatori del nostro territorio, recuperando appieno la dimensione economico-sociale delle infrastrutture di servizio.

Vorrei concludere con un riferimento al Ponte sullo Stretto.

È un progetto meraviglioso e mi permetto quindi di fare soltanto una considerazione.

Sono convinto che il grandioso progetto del Ponte sullo Stretto non debba essere ulteriormente dibattuto, debba essere tut-

tavia accompagnato da un equivalente grandissimo progetto infrastrutturale, da chiamare progetto del Sud, progetto Sicilia.

**GIOVANNI PARILLO**

*(c.s.)*

Più volte ci è stato ricordato come l'investimento del Ponte sullo Stretto deve essere accompagnato dall'organizzazione di una efficiente piattaforma logistica siciliana.

Per questo aspetto sarà estremamente interessante conoscere dall'ing. De Dominicis, nella sua qualità di Presidente dell'Interporto di Catania S.p.A., quali sono i problemi ed i programmi in proposito.