

Il valore delle infrastrutture

di Carlo Secchi*

IMPRESE, PERSONE E TERRITORI

Le prospettive di crescita dei Paesi europei sono chiaramente legate tra loro, considerata la dimensione limitata del territorio in rapporto alla popolazione, soprattutto nel raffronto con i principali competitor (Stati Uniti e Cina in primo luogo, ma non solo). Tali prospettive sono connesse alla possibilità di realizzare un mercato interno ben funzionante e veramente coeso, riducendo l'impatto degli ostacoli geografici e politici. L'interconnessione e l'integrazione delle varie regioni dell'Unione Europea (UE) a livello di trasporti, telecomunicazioni ed energia sono quindi funzionali a un disegno di sviluppo incentrato sul perseguimento delle quattro libertà fondamentali previste dal Trattato dell'UE, ovvero la libera circolazione di persone, merci, capitali e servizi.

IL SETTORE DEI TRASPORTI

A parte l'evidente sostegno ai flussi di traffico e al buon funzionamento del mercato interno, il settore dei trasporti svolge un ruolo importante nell'economia europea. Infatti, occupa circa il 5 per cento dei lavoratori europei e le industrie (manifatturiere e di servizi) a esso collegate godono di elevati livelli di competitività e in alcuni ambiti ad alto contenuto tecnologico sono leader a livello mondiale. Ciò riguarda per esempio l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), cioè il sistema europeo di segnalazione e controllo del traffico ferroviario, che consente elevati margini di sicurezza e l'aumento di capacità delle linee esistenti.

Per quanto riguarda l'Italia, assai rilevante per i sistemi ERTMS è sempre stata Ansaldo STS (ora parte del Gruppo Hitachi), come pure per il materiale rotabile, compresa l'alta velocità. Inoltre, nel nostro Paese sono presenti importanti unità produttive di multinazionali come Alstom e Bombardier, con un indotto che riguarda altre realtà industriali di più ridotte dimensioni. Tra i leader mondiali di medio-piccola dimensione, è interessante citare Mermec di Monopoli (con



meno di 500 dipendenti), che opera in tutto il mondo nei settori della diagnostica e del segnalamento ferroviario.

Non mancano, tuttavia, lati negativi, essendo i trasporti spesso causa di congestione e di inquinamento; inoltre, la distribuzione della rete infrastrutturale non è altrettanto soddisfacente in tutte le realtà geografiche europee, soprattutto per quelle più periferiche.

UN PIANO PER LE INFRASTRUTTURE

Questo è il motivo per cui l'UE, dopo che il Trattato di Roma del 1957 già prevedeva una politica comune dei trasporti, si è dotata da una trentina di anni di un piano per realizzare un sistema di infrastrutture, le Trans-European Networks (TEN), suddivise in tre ambiti: le reti relative ai trasporti, le reti per l'energia e le reti per le telecomunicazioni e l'ICT. L'attuazione viene portata avanti anno dopo anno, inquadrata nei vari periodi di programmazione finanziaria pluriennale.

* Carlo Secchi è Professore emerito presso l'Università Bocconi e Coordinatore europeo TEN-T (Corridoio Atlantico).

Rispetto al disegno complessivo, per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto sono state compiute anche recentemente delle stime e dei calcoli che mostrano come vi sia una chiara connessione tra questo tipo di investimenti, l'impatto economico derivante dalla loro realizzazione e, soprattutto, la crescita in termini economici e di occupazione di tutto l'indotto che nel tempo l'utilizzo di queste infrastrutture comporta. Inoltre, effetti positivi importanti vengono stimati per quanto riguarda la riduzione dell'inquinamento e dei gas serra. Tali risultati non sorprendono se consideriamo che è stato dimostrato che le infrastrutture viarie realizzate ai tempi dell'Impero romano ebbero un impatto determinante sullo sviluppo dei territori europei che ne beneficiarono.

Con riferimento ai trasporti, le priorità a livello UE sono: realizzare i collegamenti ancora non esistenti, soprattutto a livello transfrontaliero; ridurre le differenze nella qualità delle infrastrutture tra i diversi Stati membri; aumentare l'intermodalità e l'armonizzazione delle norme e dei requisiti operativi nazionali; promuovere l'innovazione (*smart mobility*); ridurre i gas serra nel settore dei trasporti del 60 per cento entro il 2050.

LA RETE TEN-T

Per quanto riguarda i collegamenti, cioè la rete TEN-T (dove T indica «trasporti»), la priorità dei prossimi anni è completare sulla base di standard tecnici comuni entro il 2030 la cosiddetta rete «centrale» (*core*), ovvero quella costituita dai nove corridoi che connettono i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i porti europei e gli aeroporti, con collegamenti stradali e 15.000 chilometri di reti ferroviarie ammodernate e servite dall'alta velocità o perlomeno dall'alta capacità. Si può ricordare, a titolo di esempio, il corridoio che collega l'Italia ai Paesi scandinavi attraversando la Germania (che vede come opera principale il tunnel di base del Brennero) e quello che collega l'Andalusia all'Ucraina interessando il Nord Italia (che attraversa le Alpi con il tunnel di base della nuova linea Torino-Lione).

Entro il 2050 dovrebbe essere completata invece la rete «globale» (*comprehensive*) che riguarda gli altri collegamenti, di rilevanza soprattutto nazionale e regionale, e comunque al servizio del buon funzionamento della rete centrale.

Tra i vari obiettivi perseguiti, si può ricordare la graduale eliminazione dell'uso dei combustibili fossili, lo spostamento dei flussi di merci dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili, misure più adeguate ed efficaci nella tariffazione dell'uso delle infrastrutture (come per esempio per quanto riguarda il progetto di *eurovignette*) e nei relativi sistemi di pagamento (come il *telepass*) a livello transeuropeo.

Al fine di mettere a fuoco obiettivi, priorità e strumenti, nel 2011 la Commissione Europea ha pubblicato un suo *Libro bianco sui trasporti*, focalizzato su dieci

obiettivi e sulle strategie individuate per perseguirli, che rappresenta tuttora il documento di riferimento.

LE RETI TEN-E E ETEN

Per completezza, va poi brevemente richiamato quanto riguarda il settore dell'energia, dove il completamento delle reti energetiche transeuropee (TEN-E) permetterà un'ulteriore interconnessione dei mercati, rafforzando l'interoperabilità tra i Paesi UE, favorendo inoltre un processo di efficientamento, di sicurezza degli approvvigionamenti e di decarbonizzazione utile a realizzare gli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi entro il 2030.

Per il settore digitale (reti eTEN) l'obiettivo è garantire una connessione a banda larga fino a 1 gigabit/secondo a scuole, ospedali, nodi di trasporto, principali fornitori di servizi pubblici e imprese ad alta intensità digitale, con un'attenzione particolare rivolta ai territori periferici.

LE FONTI DI FINANZIAMENTO

Il fabbisogno finanziario per realizzare tali obiettivi richiede una sinergia e un coordinamento tra il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione, la Connecting Europe Facility (CEF), InvestEU (già Fondo europeo per gli investimenti strategici, EFSI, noto anche come «Piano Juncker»), nonché con gli ulteriori interventi programmati dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) e i fondi privati. Con particolare riferimento alla CEF, lo stanziamento proposto all'interno del bilancio pluriennale 2021-2027 è pari a oltre 42 miliardi di euro, evidenziando un aumento del 40 per cento rispetto al precedente bilancio 2014-2020 (comprensivo di un nuovo capitolo, che riguarda il *dual use* delle infrastrutture di trasporto anche per la difesa). Infine, risorse importanti per progetti innovativi sono offerte dai programmi che sostengono l'attività di R&D, come Horizon 2020.

Le forme di sostegno disponibili dal bilancio comunitario (anche a causa della sua limitata dimensione) sono chiaramente insufficienti rispetto al fabbisogno di investimenti complessivo, e lo stesso vale per quanto riguarda gli Stati membri. È sempre più necessario, quindi, coinvolgere gli investitori privati in quella che un tempo era un'attività prevalentemente pubblica: ciò richiede di adattare il contesto in cui tali investimenti vengono attuati, per renderli sufficientemente attrattivi per il mercato, nonché di perfezionare strumenti come i PPPs (*public-private partnerships*) o le concessioni.

I VANTAGGI PER I CITTADINI

A parte il sostegno progettuale e finanziario per la realizzazione delle infrastrutture mancanti, o il loro miglioramento, l'azione della Commissione Europea si è rivelata particolarmente importante per i cittadini anche nel campo della regolamentazione, soprat-

tutto per quanto riguarda i processi di liberalizzazione e quindi di sostegno a una maggiore concorrenza tra operatori. Gli effetti sono del tutto evidenti sul costo dei biglietti aerei e sull'affermarsi dei vettori low cost, oltre che sul prezzo dei biglietti ferroviari dove vi sia un'effettiva concorrenza (come avviene per l'alta velocità in Italia tra i due operatori che si contendono il mercato).

Tuttavia, in aggiunta ai vantaggi economici per i cittadini, l'affermarsi di forme di trasporto più efficienti e più accessibili ha prodotto effetti benefici in termini di nuove opportunità di spostamento e di una migliore organizzazione della propria vita anche professionale. Si tratta di un'evidente situazione in cui le novità dal lato dell'offerta creano nuova domanda. Inoltre, lo stimolo al diffondersi di misure atte a sostenere in varie forme la *smart mobility* e lo scambio di best practice in materia ha certamente migliorato la qualità dei servizi di trasporto individuali o collettivi disponibili.

I VANTAGGI PER LE IMPRESE

Anche per quanto riguarda le imprese, l'attività di regolamentazione sta producendo effetti importanti, soprattutto in termini di semplificazione degli adempimenti burocratici (*one-stop-shop*), di maggiore efficienza nella gestione della logistica e di minori costi di trasporto a seguito dell'aumento della concorrenza tra gli operatori. Attualmente il processo legislativo che coinvolge Parlamento e Consiglio Europeo riguarda un'importante proposta di regolamento (noto come *Smart TEN-T Regulation*) della Commissione Europea per la semplificazione delle procedure per gli appalti e le autorizzazioni (ambientali ecc.) soprattutto per i progetti transfrontalieri, al fine di limitare i notevoli ritardi che la realizzazione degli stessi spesso incontra.

Inoltre, per le imprese, la disponibilità di trasporti più efficienti e rapidi, associati ad adeguati servizi logistici, è particolarmente importante per la riorganizzazione (anche a livello internazionale) della propria «catena del valore», consentendo così strategie per

migliorare la propria competitività. Ciò sembra specialmente rilevante per le imprese italiane, fortemente orientate all'esportazione, soprattutto verso i principali mercati dell'UE, e che quindi necessitano di alti livelli di competitività, oltre a un sistema di trasporti efficiente.

OLTRE I CONFINI UE

Gli investimenti dell'UE in materia infrastrutturale sono anche diretti ai Paesi EFTA, ai Paesi in via di adesione, candidati e potenziali candidati, nonché ai Paesi interessati dalla politica europea di vicinato. Ciò sottolinea l'interesse dell'UE a sostenere il loro sviluppo, avvicinandoli al mercato interno.

Tale strategia non è di natura esclusivamente economica ma assume un chiaro valore geopolitico. Lo scopo finale è quello di intensificare i rapporti con tali Paesi a livello economico, politico e strategico, aumentando la dimensione del mercato interno attraverso la progressiva integrazione degli Stati confinanti e contrastando gli interessi geopolitici ed economici di altri attori internazionali verso tali Paesi. Il riferimento più evidente è nei confronti della Cina e della sua Belt and Road Initiative, progetto noto anche come One Belt One Road (OBOR), oltre che all'attivismo del Paese del Dragone in altre parti del mondo, in particolare in Africa, e alla capacità di sostegno finanziario della sua Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).

Grazie alla politica europea in materia di infrastrutture e di trasporti, le imprese europee (e in particolare quelle italiane, in generale assai orientate verso le esportazioni) sono riuscite a mantenere le loro posizioni di forza nei flussi di commercio sia intraeuropeo sia con il resto del mondo; inoltre, alcune sono leader mondiali nel settore specifico dei trasporti, come accennato sopra. Anche la vita dei cittadini è profondamente cambiata, con un'evoluzione positiva di abitudini prima consolidate, e in definitiva con maggiori gradi di libertà e quindi maggiori livelli di benessere e una migliore qualità della vita.

IN SINTESI

Nel contesto UE, l'interconnessione e l'integrazione delle varie regioni a livello di trasporti, telecomunicazioni ed energia sono funzionali a un disegno di sviluppo incentrato sulla creazione e sul buon funzionamento di un mercato unico di persone, merci, capitali e servizi.

A questo scopo, le istituzioni comunitarie si sono dotate di un piano ad hoc per la realizzazione di infrastrutture: si tratta delle Trans-European Networks (TEN), suddivise in tre ambiti – le reti relative ai trasporti, le reti per l'energia e le reti per le telecomunicazioni e l'ICT.

I benefici derivanti dalla creazione di un sistema di infrastrutture integrato e liberalizzato sono numerosi sia per i cittadini (in termini di costi, ma anche di qualità della vita) e per le imprese (consentendo una riorganizzazione più efficiente della catena del valore), e rappresentano un presupposto fondamentale per la competitività a livello globale delle economie europee.