

Francesco Baudone, Presidente SALT

L'ultimo ha sempre difficoltà a parlare di cose già state dette e, naturalmente, non voglio ribadirle. Tuttavia, ascoltati i relatori precedenti, alcune puntualizzazioni, a mio giudizio, vanno fatte.

Ecco la prima considerazione: "Noi rischiamo grosso." - diceva il professor De Rita - "Se il Corridoio 5 non passa al di qua delle Alpi, il danno per il Paese sarà enorme!". Infatti, se ciò non avverrà, molti dei nostri ragionamenti dal punto di vista relazionale, e quindi infrastrutturale, saranno vanificati. Devo dire che, ultimamente, il Governo, su questo tema, una qualche attenzione all'Europa l'ha posta e, mi auguro, anche con qualche successo. Questo argomento è di grande attualità e funzionale ai nostri temi; infatti, se viene meno l'asse portante Lisbona-Kiev, che senso ha ragionare sui collegamenti Nord-Sud ed Est-Ovest, quale senso ha che i gestori ed i costruttori di autostrade, soprattutto quelli privati compiano sforzi per mettere assieme risorse finanziarie atte a creare nuove infrastrutture?

Passiamo alla seconda considerazione: ho sempre definito la Legge Obiettivo importante per quanto concerne l'accelerazione delle procedure che prima avevano tempi indefiniti. Oggi, quanto meno, si sa che per l'approvazione di un'opera sono necessari circa due anni, ma in questi due anni, se non vi sono intoppi, si riesce a "portare a casa" un qualche risultato; il limite della Legge Obiettivo è pensare che l'inserimento rappresenti fattibilità e quindi dotazione finanziaria; difficile è però collegare le opere della suddetta Legge - che, a mio giudizio è stata pensata proprio per dare maggiori certezze sui tempi di realizzazione delle opere prioritarie - ai temi dello sviluppo. Debbo dire che gli Enti Locali, salvo alcuni casi, hanno sottovalutato il tema sulla dotazione infrastrutturale del Paese e la sua importanza; occorre dunque

che le comunità locali, deputate alla programmazione del territorio, si esprimano sulla priorità delle varie opere. Le opere incluse nella Legge Obiettivo, inizialmente previste in numero da 10 a 20, sono salite nell'ambito delle 36-50, portando ad una lista infinita che, non sempre, risponde a criteri di effettiva necessità prioritaria. Faccio un esempio - e ci capiamo Sindaco di Verona, Lei che questo aspetto ha colto con intelligenza -: il Passante di Mestre, inseribile in una tratta che, per motivi di lavoro percorro per lo meno tre volte al mese e che, ahimè, è una vera "tragedia", è necessario, ci mancherebbe altro, ma non rappresenta, certamente, la risposta ai collegamenti tra Ovest ed Est.

E come si prepara il Paese ad una infrastrutturazione che non sia soltanto fine a sé stessa ma che abbia la capacità di rispondere alle esigenze di mobilità delle grandi aree e dei grandi centri urbani e che abbia anche, quale fine, collegare realtà economiche che, attraverso le infrastrutture, ritengono di avere motivi di sviluppo? Ahimè, frequentando per motivi di lavoro Roma, Ministeri, ANAS e quant'altro, devo notare che le risorse sono sempre meno, si affievoliscono e non sono neanche più in grado, a volte, di finanziare completamente le opere definite prioritarie. E' un problema!

Salt è una Società privata al 90% - Ubaldi ci conosce per il lavoro comune in Autocisa - generiamo risorse, godiamo della fiducia del sistema bancario, abbiamo un cashflow elevato e quindi siamo disposti ad investire. Tuttavia, l'investimento del privato richiede alcune condizioni, quali:

- certezza di approvazione dei progetti in tempi brevi e definiti
- remunerazione equa del capitale investito in rapporto all'alto rischio sopportato nell'investimento stesso

- adeguatezza del sistema bancario a recepire in Italia alcune condizioni necessarie per sviluppare una finanza di progetto.

Queste tre condizioni, oggi, purtroppo, esistono solo in parte per cui anche per il privato diventa complicato investire nelle infrastrutture.

Salvo alcune opere, quali, ad esempio, la Livorno-Civitavecchia, sulla quale investirei personalmente perché altamente remunerativa e per la quale sembra si sia finalmente trovato un accordo sul tracciato (è impensabile che l'Italia non abbia una direttrice tirrenica!), è difficile trovare Società disposte ad impiegare capitali tanto ingenti, senza certezze precise di ritorno economico.

Parliamo di Tibre, per esempio: senza un contributo dello Stato nella misura del 40-50%, non esiste Piano Finanziario che possa "stare in piedi". Abbiamo presentato i progetti - Ubaldi lo sa, anche gli amici spezzini lo sanno - all'ANAS; il valore di questa infrastruttura è salito a 3.000 miliardi di vecchie lire e, nel frattempo, è cambiata la normativa, per cui va adeguato l'intero progetto, vuoi per le nuove norme costruttive, vuoi per le richieste degli Enti Locali che cercano risposte ai problemi che non riescono a risolvere a livello di mobilità urbana ed extraurbana: insomma con un importo tanto elevato, non vi può essere volume di traffico in grado di dare equilibrio al Piano Finanziario. Oggi l'opera, con il parere favorevole delle tre Regioni interessate, è al vaglio della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, dopo di che sarà sottoposta all'approvazione del CIPE. Comunque noi, sulla Tibre, siamo pronti, e con noi intendo SALT, azionista di Autocisa con una percentuale dell'84%, raggiunta a seguito di un accordo con gli Enti Pubblici che, mi pare con soddisfazione di entrambi, ci hanno recentemente ceduto le quote che in Cisa detenevano sin dalla costituzione.

Per parte nostra, siamo disposti ad investire il 50-60% di denaro fresco, ma occorre che anche lo Stato, se vuole realizzare questa infrastruttura che, come detto, rappresenta una delle tre grandi relazioni, faccia la propria parte.

Ho letto recentemente sulla stampa che vi sono problemi per la pulizia dei canali di accosto del porto della Spezia e, addirittura, su qualche giornale a tiratura nazionale, che, a detta di qualcuno, se alla Spezia non vi fosse il porto sarebbe meglio; preciso che non so se ho capito bene, ma certamente capisco che, se tutto ciò avvenisse, La Spezia perderebbe la movimentazione di 200.000-300.000 contenitori all'anno ed anche tutto ciò che noi ci apprestiamo a fare rischia di essere vanificato da un calo drastico del traffico commerciale. Fare sistema significa tante cose, ma soprattutto creare l'infrastruttura tra un centro della produzione dei traffici e del commercio, quale è il porto, e le grandi aree del Brennero, dell'Europa e della Padania. Se viene meno questo e i traffici previsti sulla Tibre passano da 25.000 a 15.000, evidentemente non è più sufficiente, per l'equilibrio del Piano Finanziario dell'opera, neppure un contributo dello Stato nella misura del 50%. In assoluto, l'opera è sempre utile, ma se vogliamo dare coerenza alle relazioni tra La Spezia ed altre economie forti, occorre che tutti *"tiriammo dalla solita parte"*, con lealtà politica e coerenza.

Due cenni, ora, sulle iniziative della SALT. È stata ricordata da Scardigli la Terza Corsia tra La Spezia e Viareggio con un costo di circa 2.000 miliardi di vecchie lire. Il progetto è già stato approvato dall'ANAS e deve essere sottoposto all'approvazione della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente. Già oggi la percorrenza tra Viareggio e La Spezia è a rischio in alcuni momenti della giornata; vi sono delle punte di 120.000 veicoli/giorno per cui, di fatto, la velocità dai 130Km/h, previsti dal Codice della Strada, scende sino a 80/85 km/h, con un grosso danno. Qualcuno, in questi giorni, si è divertito a calcolare che cosa significhi stare in coda un'ora o

rallentare la velocità commerciale e quanto si perda in termini economici. Certo è che la velocità commerciale e la fluidità del traffico sono importanti ai fini della competitività. Ad esempio Parma è collegata a La Spezia da un'infrastruttura fatiscente su cui, sino al 2010, investiremo qualcosa come 900 miliardi di vecchie lire, e tale cifra solo per l'adeguamento e la messa in sicurezza di circa 40 Km. di tracciato sull'Appennino che, con i suoi slittamenti franosi, tende a far scivolare a valle tutte le opere civili, per cui occorre intervenire rapidamente, anche se in tal modo si arreca all'utenza grande disagio per i circa 10-12 cantieri aperti - tra cui primeggia il cantiere del viadotto Vigne - per la costruzione di nuovi viadotti e gallerie che consentano di superare il punto più critico della frana.

Allora, in sintesi, 1.500 miliardi di vecchie lire da investire, come nostra parte di privati, nel collegamento con Autocisa - Autobrennero, 2.000 per realizzare la Terza Corsia, cifre notevoli. E tali investimenti solo per l'autostrada, o anche per qualcos'altro? Io penso anche, e soprattutto, per dare un valido supporto allo sviluppo delle attività produttive dei commerci, per creare gli strumenti di una relazione economica vera, duratura e competitiva.

Oggi ci si muove bene, nel senso che sono stati individuati i capisaldi di questa iniziativa, pur in presenza delle difficoltà finanziarie; la Legge Obiettivo non accelera l'iter procedurale per la realizzazione di nuove opere in maniera così veloce come aveva lasciato supporre e, man mano che il tempo passa, i costi aumentano; non solo non si realizza l'opera primaria ma ritardano anche le opere compensative richieste dagli Enti Pubblici che contribuirebbero a fare sistema, a snellire, a velocizzare, a rendere più sicura la percorrenza nelle strade urbane ed extraurbane, eliminando taluni punti critici. Faccio un esempio per tutti: l'alternativa alla vecchia Statale della Cisa è una delle opere che naturalmente tenderà a rendere più sicura la

percorrenza dei veicoli, certo non è un fatto di sviluppo ma un fatto di civiltà anche per rendere, come dire, più vivibile l'area interessata. Ma questa ed altre opere sul territorio sono legate alla realizzazione della Terza Corsia.

Ho già comunicato a Pagano e Ricciardi che Salt inserirà nel nuovo Piano Finanziario 2005-2010 il Casello di Beverino, che la città ritiene opera utile. Certamente valuteremo i costi, i progetti, ma è fondamentale che, al momento in cui decideremo di costruire materialmente il nuovo casello, dall'altra parte sia terminato un circuito della variante Aurelia, di modo che, quando si esce dall'autostrada non finisca in mezzo ai campi ma ci si colleghi con una rete in grado appunto di sopportare i volumi di traffico da e verso detta arteria, per fare sistema e dare funzionalità. Un'ultima considerazione, concordo sulle tre relazioni descritte e ne comprendo le difficoltà.

Veniamo ora a La Spezia e all'altra sponda del Mediterraneo, ovvero i collegamenti Nord-Sud.

Al di là della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, che mi sembra un'opera superflua, La Spezia, dotata già oggi, di validi collegamenti infrastrutturali, con il suo porto, può pensare ad un'altra relazione importante per lo sviluppo della città e del porto, può guardare alle "Autostrade del Mare" e considerare che l'altra sponda del Mediterraneo, oltre che rappresentare - se mi consentite - un fattore di pace, rappresenta anche un interesse economico per i traffici che il porto della Spezia, una volta sistemati i fondali, sarà in grado di garantire.