

Umberto Vattani *

È con vivissimo interesse che ho accolto l'invito a partecipare a questa conferenza.

Il momento non poteva essere più opportuno: la questione dei collegamenti del nostro Paese con il resto dell'Europa è di estrema attualità, acuito da una serie di emergenze che hanno ulteriormente accentuato la condizione periferica dell'Italia.

Agli ostacoli di carattere naturale, rappresentati dalla nostra conformazione orografica e dalla presenza della catena delle Alpi, si sono aggiunte misure amministrative di contingentamento del traffico – quali ad esempio il sistema “ecopunti” per l'attraversamento dell'Austria o le nuove tasse e autorizzazioni introdotte dalla Svizzera – che complicano notevolmente il quadro di riferimento, penalizzando fortemente l'intero sistema economico nazionale.

Se a questo punto si aggiunge il numero limitato di valichi esistenti, le tragedie e gli incidenti che hanno tristemente caratterizzato quest'ultimo biennio e reso ancor più difficile la circolazione attraverso l'arco alpino, i ritardi nella realizzazione di opere infrastrutturali di decongestionamento dei flussi su strada, risalta in tutta evidenza l'“emergenza valichi”.

Peraltro, l'onere finanziario e burocratico che deriva da tale situazione è sostenuto in massima parte dalle piccole e medie imprese, che, per la loro stessa organizzazione aziendale e struttura economica, hanno le maggiori difficoltà a realizzare quelle economie di scala che permetterebbero di assorbire, almeno in parte, i costi determinati dalla mancata attuazione della libera circolazione.

L'invalicabilità delle Alpi non può peraltro essere considerata un problema esclusivamente italiano: un mercato comune perfettamente funzionante e la libera circolazione delle merci in Europa impongono anche un'equa soluzione a livello comunitario. Il completamento del mercato interno non potrà mai essere una realtà economica se ai sistemi produttivi di tutti gli Stati Membri non verrà garantita la possibilità di competere in condizioni di sostanziale parità.

Voglio richiamare un solo dato, che ritengo particolarmente indicativo: secondo stime che risalgono al periodo precedente alla chiusura del Monte Bianco, il costo dell'attraversamento delle Alpi, che dall'autotrasporto ricade poi sugli altri settori dell'economia, è stato stimato di 500 milioni di euro.

La chiusura del tunnel del Monte Bianco, ha ovviamente ulteriormente aggravato la situazione.

Urgono quindi risposte immediate, e l'individuazione di una strategia complessiva che utilizzi al meglio tutti gli strumenti che ci vengono messi a disposizione.

Partendo da tale quadro di riferimento, la Commissione non può che giocare un ruolo fondamentale.

Il *Libro Bianco* sulla politica comune dei trasporti reca un segnale importante: il riconoscimento della sensibilità dell'area alpina, e la necessità di completare i varchi alpini. Nel contempo il tipo di soluzioni individuate appaiono deboli se confrontate con la gravità del problema.

Se da un lato si conferma la priorità dei progetti esistenti, individuati nell'asse del Brennero e nel collegamento Francia-Italia, tra i nuovi progetti però, viene proposto solo per l'asse del Brennero l'allungamento sino a Napoli e la sua ramificazione Bologna-Milano.

Nessuna identificazione, quindi, di soluzioni infrastrutturali aggiuntive per il decongestionamento dell'arco alpino. Questo, ritengo è un aspetto che andrà ulteriormente approfondito.

Peraltro la Commissione propone la costituzione di un nuovo asse ferroviario da Ovest a Est a grande capacità per le merci e i passeggeri, da Stoccarda e Monaco a Salisburgo, Linz e Vienna.

L'Italia rimarrà tagliata fuori da tale asse se non si prevederanno adeguati collegamenti lungo la direttrice Nord-Sud, e in tale ottica dovrebbe muoversi la riflessione della Commissione, se l'obiettivo finale è la realizzazione di una rete integrata di trasporti all'interno dell'Unione e della regione Europa.

La Presidenza spagnola ha avviato il dibattito sulla revisione della decisione n. 1692 del 1996, che rappresenta il quadro di riferimento per la rete TEN (Trans-European Network) dei trasporti. Anche se,

come sostiene la Commissione, si tratta solo di una prima tappa in attesa della revisione globale prevista nel 2004, per l'Italia è essenziale che la questione dei valichi alpini e dei collegamenti con gli altri paesi dell'Unione riceva una giusta valorizzazione.

C'è peraltro un altro aspetto su cui vorrei richiamare l'attenzione della vicepresidente De Palacio, e che ritengo dovrebbe essere approfondito al più presto a livello comunitario, in quanto potrebbe rivelarsi un utile strumento di velocizzazione delle procedure che interessano la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali: la "dichiarazione di interesse europeo", preannunciata proprio nel *Libro Bianco*.

L'obiettivo comune di collegamenti efficienti e integrati dovrebbe portare a una rapida adozione di proposte caratterizzate da valore aggiunto in termini di accelerazione dei tempi e di potenziamento degli interventi infrastrutturali necessari per garantire una valida alternativa al trasporto su gomma. I corridoi rappresentano un tassello importante di questo mosaico. Essi costituiscono la dimensione esterna della rete di trasporti, e assicurano i collegamenti con i paesi confinanti, interessati dal processo dell'allargamento e da sistemi economici comunicanti con l'Unione Europea.

Il Corridoio n. 5, in particolare, si pone su una direttrice di traffico molto interessante. La sua parte iniziale in territorio italiano (Venezia e Trieste) coincide con il tratto terminale del progetto TEN della linea ad alta velocità per il trasporto combinato tra Francia e Italia, Lione, Torino, Milano, Venezia e Trieste.

Le potenzialità di tale asse sono quindi da trasformare in realtà, e presuppongono adeguata attenzione in termini di risorse finanziarie da destinare al progetto.

La dimensione interna della rete, rappresentata dal network TEN, e la dimensione esterna, rappresentata dai Corridoi e dalle aree paneuropee devono inevitabilmente dialogare e integrarsi tra loro, con l'obiettivo di garantire collegamenti caratterizzati da adeguata capacità recettiva, fluidità di circolazione, efficienza.

Sono quindi certo che la giornata odierna consentirà di valorizzare adeguatamente il ruolo che il Corridoio n. 5 potrà rivestire nello sviluppo di una rete multimodale di trasporto attraverso la regione Europa, dove il nostro Paese potrà giocare un ruolo di promozione e accelerazione.

* Umberto Vattani è presidente della Venice International University e rappresentante permanente dell'Italia presso l'Unione Europea