

Giuseppe Tripoli *

Come segretario generale dell'unioncamere, voglio portare a questa conferenza internazionale il saluto di Carlo Sangalli, il mio presidente. Con il recente *Libro bianco* sulla politica dei trasporti, la Commissione Europea si è dotata di uno strumento per orientare i propri programmi in vista di diversi obiettivi: riequilibrare le diverse modalità, eliminare le strozzature, valorizzare il ruolo degli utenti e controllare la mondializzazione del settore.

Per eliminare le strozzature e decongestionare i grandi assi, in una logica di sviluppo sostenibile, la Comunità sembra decisa a realizzare grandi corridoi multimodali dedicati in via prioritaria alla circolazione delle merci, e a costruire reti più rapide per il movimento dei passeggeri.

L'altro ieri a Bruxelles, con il presidente Sangalli, abbiamo incontrato la vicepresidente della Commissione Loyola de Palacio, per discutere delle reti transeuropee più urgenti per le nostre imprese. Abbiamo parlato, in particolare, proprio del progetto di Corridoio plurimodale Est-Ovest (da Kiev a Lisbona) che dovrebbe passare sotto l'arco alpino.

A novembre scorso il collegamento Portogallo-Spagna-Europa centrale è stato inserito ufficialmente nell'elenco dei progetti specifici allegati al *Libro bianco*; la proposta di decisione dovrà ora ottenere l'approvazione del Parlamento e del Consiglio dei Ministri europei.

Questo primo risultato premia l'impegno dei Comitato promotore del corridoio plurimodale, che riunisce, al suo interno 30 istituzioni economiche europee con capofila la Camera di Commercio di Milano. La nostra adesione all'approccio del *Libro bianco*, comunque, non dipende solo dalla possibilità di vedere realizzato tale sistema integrato di trasporti, ma riflette, alcune linee per le politiche, di questo settore che il sistema camerale privilegia da oltre un decennio.

La prima di queste linee, naturale per la missione primaria delle Camere di Commercio, è quella di analizzare i problemi e formulare le proposte dal punto di vista dei nostri utenti, le imprese, quelle piccole e medie in primo luogo. Sono circa 10 milioni quelle potenzialmente interessate alla realizzazione del progetto oggi in discussione. Non si tratta di un'affermazione esagerata. Le regioni italiane del Corridoio sono praticamente tutte quelle del Nord; ma qui è in ballo l'interesse dell'intero Paese, visto che la concentrazione, dei collegamenti Est-Ovest al di sopra delle Alpi avrebbe, riflessi negativi per tutte le nostre regioni mediterranee, proprio quando nell'intera area sembra emergere un nuovo dinamismo economico e politico. L'obiettivo strategico del progetto è in realtà quello di riequilibrare la politica europea dei trasporti, rilanciando le infrastrutture nei paesi del Mediterraneo, con l'integrazione e lo sviluppo delle linee e delle reti, facendole crescere nelle diverse modalità e nei collegamenti con gli altri Corridoi esistenti. L'iniziativa coinvolge infatti diversi assi: l'interfaccia ispano-portoghese, quella Africa-Europa via penisola iberica orientale, i legami Marsiglia-Rhône Alpes-Genova-Torino-Milano, il terminal Est dal corridoio (cui aderiscono anche diversi paesi dell'Europa centro-orientale) e la sezione marittima. Si punta cioè a collegare buona parte del Mediterraneo d'Europa con il Sud della Francia, il cuore produttivo dell'Italia settentrionale e importanti paesi dell'ex impero sovietico che hanno concluso il processo di transizione al mercato (Slovenia, Ungheria, Croazia e Ucraina), creando linee di comunicazione dirette, senza cioè passare dalla Germania. Sono evidenti i legami di questo disegno con i problemi di sviluppo delle aree periferiche e di intensificazione degli scambi con i paesi dell'Est; non entro nel merito di simili temi, ché sul primo alcuni dati molto interessanti ve li ha forniti prima il Professor Senn, mentre sul secondo è prevista domani la relazione del Professor Brunetta. Mi interessa sottolineare, comunque, che gli aderenti al Comitato promotore del Corridoio e il sistema camerale italiano accettarono una sfida così ambiziosa in largo anticipo sui tempi, quando ancora si discuteva di allargamento dell'Unione europea come di una lontana utopia.

Alcuni orientamenti concreti del *Libro bianco* della Commissione ci hanno colpito per le affinità con le linee del nostro progetto:

- fare dell'intermodalità il criterio di valutazione degli investimenti necessari, cercando di coinvolgere in questa logica i paesi desiderosi di aderire all'Unione Europea;
- l'importanza di arrivare in prospettiva a costruire linee esclusive per l'alta velocità delle merci;
- le funzioni dei trasporti marittimi e fluviali, con una peculiare attenzione al cabotaggio e alle Autostrade del mare;
- il superamento delle barriere, naturali (sulle Alpi e i Pirenei) e della saturazione di poche linee e limitati nodi esistenti;
- il completamento dei tratti mancanti negli itinerari di interesse continentale.

Riteniamo, anzi, che il sostegno al Corridoio plurimodale Lisbona-Kiev comporti ulteriori vantaggi per l'economia italiana e per il commercio estero dell'Europa: penso solo allo sviluppo del cabotaggio in un disegno che coinvolge sia il Mediterraneo che il Mar Nero, all'equilibrio con cui abbiamo affrontato il tema dei nodi ferroviari e autostradali, e ai potenziali benefici dei traffici tra i nostri porti del Mezzogiorno e quelli a Sud del Canale di Suez.

Per questo chiediamo alla Commissione di appoggiare ulteriormente il Corridoio Est-Ovest a Sud dell'Europa, con la disponibilità a rivedere in questa area la configurazione delle grandi reti di trasporto. A tal riguardo, abbiamo chiesto al Governo italiano e, alle Regioni più interessate di sostenere attivamente il progetto.

Riteniamo importante, in secondo luogo, la messa in opera di azioni sperimentali nel cabotaggio marittimo; le Camere di Commercio che aderiscono al Comitato promotore del Corridoio sono pronte a presentare dei dossier eleggibili ai finanziamenti comunitari (programmi Marco Polo, INTERREG e IIB-MEOC).

Infine, con l'accordo degli operatori di trasporto combinato, le Camere che aderiscono al Comitato possono elaborare varianti per migliorare le componenti ferroviarie del Corridoio plurimodale.

Il sistema camerale italiano e le altre Camere di commercio e industria aderenti, quindi, confermano la volontà di contribuire alla realizzazione e al funzionamento di *Trans European Networks* moderne e efficienti, che – contribuendo a ridurre gli squilibri tra il centro e la periferia dell'Unione – contano di migliorare le prospettive di sviluppo e l'integrazione dei mercati.

Poiché crediamo nella necessità di realizzare il Corridoio plurimodale, per le ricadute sulla competitività delle imprese localizzate nelle regioni, e sul benessere delle aree che esso attraverserebbe, avvieremo a breve lo studio di fattibilità economica del progetto. Il principale freno alla creazione delle infrastrutture europee (anche delle 14 dichiarate prioritarie nel 1994 al Consiglio Europeo di Essen) resta infatti la difficoltà a reperire i necessari capitali.

A questo proposito, il *Libro bianco* della Commissione prevede non solo impegni pubblici e investimenti privati, ma anche meccanismi di finanziamento innovativi, che consistono in un nuovo quadro per la tariffazione delle infrastrutture esistenti, al fine di integrare le risorse reperibili con i classici pacchetti di *project financing*.

Su questo obiettivo intermedio chiediamo l'attiva collaborazione degli Stati, delle Regioni, delle Autonomie locali e funzionali, e delle imprese rappresentate a questa conferenza.

* Giuseppe Tripoli è segretario generale di Unioncamere