

## **Charta di Venezia**

**Presentata alla Conferenza internazionale “The Southern East-Vest Corridor”, Venezia, 2 Marzo 2002**

I contributi forniti dai partecipanti alla conferenza di Venezia sul tema “The Southern East-West Corridor” hanno posto in evidenza una serie di caratteristiche salienti del corridoio paneuropeo n. 5.

1. Un ideale corridoio Est-Ovest da Lisbona a Kiev interessa direttamente 20 regioni NUTS II, appartenenti a quattro stati dell’Unione Europea, attraversando aree abitate da oltre il 20 per cento della popolazione comunitaria (EUR 15). Ad esse vanno aggiunte la Grecia, altri due paesi per i quali è prossima l’adesione all’Unione (Slovenia e Ungheria) e due nazioni che hanno iniziato il proprio processo di “avvicinamento” all’Europa Comunitaria (Croazia e Ucraina). Queste aree producono (dati 1999) un valore aggiunto ai prezzi di mercato pari a 1.550.000 milioni di Euro. Tale corridoio è un pilastro essenziale dell’allargamento a Est dell’Unione Europea, che sia a vantaggio di tutti gli Stati interessati. Per questo, occorre che questo corridoio stabilisca una continuità funzionale con l’area occidentale dell’Europa interessando così vasti territori italiani, francesi, spagnoli e portoghesi.

2. Una rete ben strutturata permette di raggiungere obiettivi: di competitività territoriale, rispetto al resto del mondo; di equilibrio territoriale all’interno della stessa Unione, migliorando l’accessibilità delle aree più periferiche; di qualità territoriale, attraverso una combinazione ottimale dei vettori impiegati che permetta di migliorare i rendimenti e ridurre le esternalità negative; di collegamento con l’esterno (Mediterraneo e Europa centro-orientale) per sviluppare partnership economiche e stimolare gli scambi.

3. Il Corridoio n. 5 così strutturato consente di recepire appieno l’indicazione in favore dell’intermodalità che emerge dal *Libro bianco* sui trasporti della Commissione Europea. La proposta infatti si inserisce in maniera organica nel sentiero tracciato dall’Unione, nell’ambito delle politiche di riequilibrio territoriale, in quanto non si pone in alternativa alle direttrici di sviluppo già esistenti, ma è in grado di completare la rete dei trasporti, con il potenziamento delle tratte dell’Europa meridionale e orientale, con un’evidente funzione complementare.

4. La prossimità al mare e a bacini fluviali di considerevole rilevanza dà una gamma di soluzioni diverse sull’asse Est-Ovest e presenta maggiori potenzialità per un reale incremento dell’intermodalità, che progetti infrastrutturali alternativi non presentano.

5. Il sistema di cui il Corridoio n. 5 costituisce la spina dorsale aggrega itinerari di natura commerciale, filiere merceologiche e logistiche tali da incidere per oltre il 30 per cento sull’intero assetto economico della nuova Europa. L’estensione di un tessuto produttivo fondato sulla piccola e media impresa ad aree depresse o di nuova industrializzazione lungo l’asse meridionale Est-Ovest rappresenta la ricetta più solida per uno sviluppo solido ed equilibrato nel lungo periodo.

6. Oltre ai forti contenuti economici, il Corridoio Trieste-Kiev risponde all’esigenza geopolitica di rafforzare la stabilizzazione dell’area balcanica. Inoltre, si pone come ponte primario verso l’Asia centrale e quindi l’Estremo Oriente, aree di importanza crescente per il continente europeo.

7. Il Governo italiano ha definito la rilevanza del sistema imperniato sul corridoio Trieste-Kiev, come una chiara e misurabile azione programmatica; una ben delineata cadenza temporale degli interventi da

realizzare sul territorio italiano mirati a dare compiutezza funzionale al sistema stesso; una precisa copertura finanziaria dell'intera operazione.

*I vari contributi hanno inoltre richiesto all'Unione Europea:*

1. Una precisa identificazione degli impegni finanziari necessari per dare compiutezza all'intero sistema riponendo particolare attenzione alle aree slovene, croate, ungheresi e ucraine. In tale impegno non vanno solo identificate le priorità e le emergenze ma vanno affrontate, in modo organico, quelle progettualità che consentono al sistema di rispondere a una domanda di trasporto sempre più in crescita e sempre più correlata alle nuove forme di logistica integrata.

2. L'identificazione di modelli gestionali del corridoio stesso al fine di consentire, soprattutto lungo particolari segmenti quali il valico del Fréjus, l'attraversamento dei Pirenei, l'asse ferroviario e stradale Venezia-Trieste, l'asse plurimodale Trieste-Kiev, possibili forme di *project financing*.

3. L'inserimento di un sistema di trasporto Est-Ovest del Sud Europa nei documenti di pianificazione redatti dalla Commissione DG TREN in un momento di revisione delle linee guida della rete transeuropea dei trasporti.

4. La realizzazione di una politica comune nel settore dei trasporti per l'incremento dell'accessibilità di alcune aree oggi svantaggiate, come quella del Sud Europa e del Mediterraneo, con le regioni che aderiranno a breve all'Unione.

5. La revisione dei criteri di redistribuzione delle risorse per il riequilibrio e la coesione delle aree più deboli dell'Unione, sostituendo o quanto meno integrando il parametro socioeconomico del reddito pro capite con quelli infrastrutturali che consentano un'equipotenzialità dello sviluppo.

6. Aumentare il sostegno finanziario comunitario ai progetti che mirano ad eliminare i colli di bottiglia sulle reti delle regioni più svantaggiate, come peraltro già nelle intenzioni della Commissione in vista del processo di revisione delle TEN.

*Sono infine emerse alcune esigenze comuni:*

1. Attivare con la massima urgenza un coordinamento sistematico tra i paesi interessati dal sistema così come caratterizzato dai lavori della conferenza; un coordinamento che generi a scadenze temporali prestabilite una conferenza da tenersi nelle più rilevanti realtà urbane del sistema stesso per monitorare l'evoluzione del progetto stesso e per verificare la coerenza degli impegni assunti dai singoli paesi su un progetto chiave per lo sviluppo della nuova Europa.

2. Promuovere iniziative di dialogo e di coordinamento con paesi e regioni interessate allo sviluppo della cerniera tra Europa e Asia in modo tale da rendere il corridoio Trieste-Kiev un segmento centrale dell'interscambio di un'area geografica ancora più ampia di quella direttamente toccata dal corridoio meridionale Est-Ovest.

3. La costituzione di un "Fondo di rotazione" per la realizzazione integrata degli interventi del sistema gravitante sul Corridoio n. 5., coinvolgendo direttamente i principali istituti finanziari europei.

Alla Conferenza sono intervenuti e hanno aderito alla Charta di Venezia:

On. Pietro Lunardi, Italian Minister of Transport and Infrastructure  
On. Roberto Antonione, Undersecretary Ministry of foreign Affairs  
Dr. Darko Mlinaric, Croatian Ministry of Transport  
Dr. Marija Raseta Vukosavljevic, Serbian Minister of Transport and Telecommunications  
Ing. Jakob Presecnik, Slovenian Minister of Transport  
Dr. Valerij Pustovojtenko, Ukrainian Minister of Transport  
On. Renato Brunetta, Free Foundation  
On. Nereo Laroni, Europa Koiné Foundation  
On. Paolo Costa, Mayor of Venice  
On. Renzo Tondo, President of Regione Friuli  
On. Roberto Formigoni, President of Regione Lombardia  
Ambasciatore Umberto Vattani, Venice International University  
Ambasciatore Jolanda Brunetti  
Dr. Renato Chisso, Regione Veneto  
Dr. Geza Raffay, Hungarian Consul  
Dr. Tomas Juste, Catalonia  
Prof. Lanfranco Senn, Bocconi University  
Prof. Christian Reynaud, INRETS Paris  
Ing. Dimitri Korzis, University of Athens  
Dr. Giancarlo Cimoli, FS s.p.a.  
Dr. Vito Gamberale, Autostrade s.p.a.  
Dr. Lino Brentan, Ve-Pd Motorway  
Dr. Riccardo Formica, To-Mi Motorway  
Dr. Riccardo Riccardi, Autovie Venete  
Dr. Roberto Prioglio, Confetra  
Dr. Giuseppe Tripoli, Unioncamere,  
Dr. Gianni Carbonaro, European Investment Bank,  
Dr. Mauro Avanzini, Motorway Autovie Venete s.p.a.  
Dr. Aleardo Merlin, PD- BS Motorway,

Alla conferenza ha partecipato:  
Loyola de Palacio, European Commissioner

*Emendamento della Delegazione Ucraina alla parte finale del Documento*

Prendere in considerazione la proposta del ministro dei Trasporti dell'Ucraina di tenere nel maggio del 2002 in Ucraina (a Lviv o a Kiev) l'incontro dei Ministri dei Trasporti e dei Rappresentanti degli Stati e delle Regioni coinvolti nello sviluppo del Corridoio internazionale n. 5, per discutere dei progressi raggiunti e degli ostacoli da rimuovere nell'esecuzione di questo progetto.