

1^a CONFERENZA NAZIONALE DELL'ALTA DIRIGENZA STATALE

Roma, Palazzo dei Congressi. 3 - 5 febbraio 2003

Intervento di Ercole Incalza Ufficio di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti

Una serie di elementi rendono singolare ed incisivo il semestre di presidenza italiano della Unione Europea. Ritengo utile ricordarne alcuni che, in modo particolare, testimoniano la ricchezza di occasioni strategiche, soprattutto per il comparto delle infrastrutture e dei trasporti:

Dopo l'attuale semestre di presidenza della Grecia e dopo quello dell'Italia dovremo attendere circa dieci anni prima di riavere, alla presidenza del semestre, un Paese della Unione Europea all'interno del bacino del Mediterraneo. E' fondamentale quindi fissare, proprio nel nostro semestre, alcune linee strategiche capaci di dare significato e ruolo a questo determinante teatro geoeconomico;

È la prima volta che partecipano, anche se ancora come osservatori, i nuovi dodici Paesi della Unione Europea e quindi è la prima volta che l'Europa acquista non solo una nuova dimensione geografica ma, soprattutto per quanto concerne l'assetto delle reti di trasporto, una nuova ed imprevedibile organizzazione delle filiere merceologiche e di quelle logistiche;

La Commissione Europea sottoporrà all'esame del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea un nuovo quadro dei progetti prioritari relativi al **Trans European Transport Network** ed indicherà anche quali sono le proposte progettuali dei nuovi Paesi, proposte capaci di consentire una integrazione sia con i corridoi paneuropei, sia con i progetti prioritari approvati dalla Comunità nel 1994 e nel 2001;

Saranno esaminati, sempre all'interno del nuovo processo pianificatorio, due corridoi chiave per il nostro Paese e per la nuova Europa:

Il corridoio n. 5

Tale corridoio costituisce un vero ponte tra il sistema economico dell'area occidentale dell'Europa e quello dell'area orientale, un ponte al cui interno sono presenti varie potenzialità sia di natura logistica, sia di natura commerciale, sia, infine, di grande rilevanza produttiva.

La sua impostazione iniziale, quella cioè che prevedeva come terminale comunitario il nodo di Trieste, denunciava chiaramente una limitata funzionalità del corridoio stesso, in quanto non chiariva la forte penetrazione che tale corridoio riusciva ad avere all'interno dell'area occidentale dell'Europa; in realtà, infatti, il corridoio 5 si estende fino al Portogallo e riesce ad aggregare oltre il 36% del traffico delle merci del nuovo sistema

europeo.

Si pone oggi quindi un chiaro confronto su cosa i singoli Paesi dell'Unione Europea intendano fare non solo per infrastrutturare il corridoio ma per definire chiare forme di gestione dello stesso, chiare forme di aggregazione, sull'intero asse, della domanda di trasporto generata dai grandi hub portuali, interportuali ed aeroportuali direttamente ed indirettamente interrelati con il corridoio stesso.

L'hub portuale di Barcellona, l'hub merci di Lione, l'hub portuale di Fos, l'hub portuale di Genova, l'hub aeroportuale ed interportuale di Torino, il macro hub milanese, gli hub interportuali di Padova e di Verona, l'hub portuale ed interportuale di Trieste sono tutti nodi intermodali che non solo rendono forte il corridoio in termini geoeconomici ma consentono al mercato orientale d'Europa di interfacciarsi con un ambito produttivo ed un ambito dei consumi che supera il 40% dell'Unione Europea.

Il corridoio n. 8

Tale corridoio paneuropeo rappresenta il ponte tra il Mar Nero ed il Mare Adriatico ed è caratterizzato sia da reti infrastrutturali che da punti nodali di grande rilevanza strategica. In merito alle reti questo corridoio oltre a quelle stradali e ferroviarie contiene un interessante sistema di condotte di gas e di petrolio; mentre, per quanto concerne i punti nodali, il porto di Varna, il porto di Durazzo, gli interporti di Sofia e di Tirana, danno al corridoio le caratteristiche di un sistema integrato capace di interagire ad Est con Baku e quindi con uno dei Paesi con elevata ricchezza di giacimenti petroliferi e, ad Ovest, con il Mediterraneo e con l'Italia che offre a tale corridoio una vera continuità funzionale e strategica attraverso il Corridoio Adriatico.

Si affronteranno e si cercheranno adeguate soluzioni a due tematiche che pesano in modo sempre più preoccupante sia sulla economia del nostro Paese, sia sulla crescita e sullo sviluppo dell'intera Unione Europea : **i valichi e la libera circolazione delle merci.**

Il Governo italiano ha deciso di affrontare in modo organico la tematica dei transiti lungo l'arco alpino, ricordando che i livelli di criticità presenti sull'intero arco frontaliero con gli altri Paesi (Francia, Svizzera, Austria e Slovenia) sono prossimi ad uno stato di vera irreversibilità.

Solo ultimamente si è avviata concretamente la costruzione di nuovi valichi, soprattutto ferroviari. In proposito, a differenza del passato, questo Governo ha definito appositi stanziamenti sia per il valico ferroviario del Fréjus, sia per il valico ferroviario del Sempione, sia per il valico ferroviario del Brennero; il volano finanziario globale ammonta a 6.365 milioni di €.

Questo preciso e mirato impegno non può però non tener conto del breve e medio periodo, e quindi non si può non prospettare, in occasione del semestre di presidenza della Unione Europea, quanto incidano, in modo negativo, sulla crescita economica del Paese e della intera Comunità, i continui e sistematici vincoli fisici e burocratici che, in realtà, penalizzano la libera circolazione delle merci all'interno dell'Unione Europea. Una penalizzazione che coinvolge parzialmente altri Paesi ed invece interessa nella sua globalità il nostro sistema trasportistico.

In proposito è bene ricordare che la scelta di itinerari alternativi agli attuali assi preferenziali nei collegamenti con la Francia, con la Svizzera, con l'Austria e con la Slovenia impone allungamenti rilevanti degli itinerari di oltre, in alcuni casi 300 Km. Tutto ciò comporta un aumento sostanziale dei tempi e dei costi.

Inoltre, ogni cadenzamento dei flussi di traffico pesante, oltre a ritardare i processi di scambio, causa problemi di organizzazione dell'attesa all'accesso ai valichi, tali da imporre la costruzione di aree di sosta attrezzate.

Occorre ricordare che il volume di circa 135 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2001 rappresenta oltre il 35% del volume globale di import-export dell'Italia. Da una serie di dati oggettivi si evince, inoltre, che il quinquennio 2015/2020 rappresenta, senza alcun dubbio, un quinquennio di saturazione dell'offerta, soprattutto ferroviaria. Tuttavia, quello che ci preoccupa non è la saturazione dell'offerta quanto il verificarsi di blocchi o di penalizzazioni anche lungo un solo transito; come già detto in precedenza, è sufficiente simulare un blocco lungo un asse o una penalizzazione di natura amministrativa su un valico per misurare immediatamente quale sia il danno per il nostro Paese.

Senza dubbio questo danno colpisce direttamente gli interessi dell'Unione Europea in quanto incrina i processi di crescita e di sviluppo di tutti i partners comunitari.

Affrontare queste tematiche in modo organico questi punti, significa porre le basi, nel semestre di presidenza italiana, per la redazione di **un master plan delle infrastrutture e dei trasporti a scala comunitaria.**