

SCHEMA INTERVENTO FABIO SEMENZA AL COMITATO DI INIZIATIVA PER LA COOPE-
RAZIONE TRA LE REGIONI DELL'ARCO ALPINO

TRENTO - 7.8 Ottobre 1983

RETE EUROPEA DEI GRANDI ASSI DI COMUNICAZIONE

In questi ultimi anni mi sono adoperato per comprendere i problemi dei rapporti internazionali in Europa connessi con lo scambio ed i trasporti.

Da un lato l'emergere di una Europa che tende, sia pure lentamente, ad una vera unificazione. Dall'altro lato il permanere di situazioni cristallizzate e conservatrici che impediscono una maggiore velocità di trasformazione e talvolta inducono a credere in arretramenti, sia pure temporanei, da posizioni già conquistate e ritenute ormai salde.

Il processo è tuttavia inarrestabile. Un poco perchè le giovani generazioni avendo ormai alle spalle il '68 sono alla ricerca di qualcosa di nuovo nell'ambito di una realtà più concreta e al di fuori delle ideologie. Un poco perchè la disputa fra le due super potenze USA e URSS lungi dal costituire garanzia di sicurezza per la pace nel mondo dà l'impressione di giungere ad una fase più contrastata e quindi più pericolosa da controbilanciare con un'Europa consapevole e responsabile.

Un terzo punto acquista un preciso significato quando si analizza la sequenza degli avvenimenti che sono accaduti nell'Europa orientale. Da quelli più antichi, Ungheria negli anni '50, Cecoslovacchia negli anni '60 a quelli più recenti, la Polonia, che di volta in volta risvegliano in tutti speranze, critiche, complessi di colpa per popolazioni europee emarginate da anni dallo sviluppo poderoso, di libertà e di tranquillità avvenuto nell'Europa occidentale.

Date queste premesse non si può trascurare un'altra considerazione. Le popolazioni europee che hanno più sofferto del lungo distacco dal benessere materiale e morale sono quelle non soltanto più meritevoli di comprensione e di aiuto ma sono anche le comunità che maggiormente hanno

progredito nello sviluppo del pensiero intrinseco e singolare. La sofferenza ed il soffocamento delle libertà di azione e di pensiero creano sempre nell'individuo uno stimolo positivo per cui tutte queste popolazioni sono pronte ad estrinsecarsi nell'ambito del nostro vecchio e piccolo continente, l'Europa, con l'unico scopo di farne veramente una oasi di tranquillità e di pace per tanti uomini. Un nuovo poderoso centro di cultura e di benefica azione per l'intera umanità.

Ecco perchè la cooperazione tra le Regioni dell'arco alpino promossa dallo stimatissimo e valoroso amico Piero Bassetti è opera saggia e colma di capacità propulsiva. Questo nucleo costituisce il nocciolo vero della unificazione europea perchè il territorio delle Alpi attorno al quale noi abitiamo non divide con la sua barriera montuosa, ma invece unisce come un castello, un bastione dal quale scaturisce la forza cogente delle popolazioni al centro dell'Europa.

E' una retorica del concreto che tuttavia deve emergere per comprendere bene i termini ed i contorni della situazione.

A Nord e al Centro gli europei che avendo inventato a suo tempo il protestantesimo hanno trovato una formula di sintesi fra religione ed intrapresa privata estremamente efficiente per il loro progresso e quello dell'Occidente collocandoli in una posizione preminente al di qui e al di là dell'Atlantico.

Al Sud e nel bacino del Mediterraneo gli europei meno ricchi ma con tendenza ad uguagliare il tenore di vita degli europei settentrionali, e nel contempo bene attenti a difendere la loro storia con le radici nella culla del cattolicesimo.

A Est gli europei più vicini al mondo slavo, ma non per questo meno integrati nella cultura europea nonostante la differenza di regime politico.

Le Alpi costituiscono il centro geografico di questa comunità variegata

ma unita dalla propria storia millenaria. A questo centro arrivano gli impulsi periferici, l'ansia della unitarietà e la ricerca di una politica comune.

Ciò nonostante quando si cerca di approfondire gli studi in merito alla tematica dei trasporti europei e si ritiene opportuno lanciare segnali per tentare di formulare una politica ed una strategia comune si resta colpiti non solo dalla frammentarietà e scarsa coerenza di quanto già esiste e di quanto viene progettato ma soprattutto si rimane impressionati sfavorevolmente della scarsa propensione dei singoli governi, in particolare quelli associati nella CEE e rappresentati nel Parlamento Europeo, ad assumere quegli indirizzi.

Ogni paese, ogni regione, ogni comunità non compie sforzi per interagire ma nella massima parte dei casi si limita ad esprimere le proprie necessità tentando di sovrapporle a quelle altrui nella speranza di ricavare soltanto il proprio beneficio. Peggio ancora se, per ragioni di coesistenza geografica, si deve poi far riferimento anche ai cosiddetti Paesi terzi.

I risultati sono ormai così evidenti che la generale insoddisfazione è ormai dilagante e poichè, chi più chi meno, siamo nel pieno di una crisi economica e recessiva, si manifestano perfino tendenze di natura riduttiva che, in tal modo chiudono la porta, a qualsiasi speranza per il futuro.

Dunque se l'etichetta "Comitato di iniziativa per la Cooperazione fra le Regioni dell'arco alpino" esiste per volontà delle Regioni che la compongono, diviene indispensabile e necessario riempirla di significati precisi di unitarietà e di ricerca di una politica comune come dianzi espresso.

L'arco alpino è ancora oggi una barriera per lo sviluppo dei trasporti. Le linee di comunicazione esistenti sono in parte superate anche dal

punto di vista tecnico ed in parte inadeguate nei confronti di un loro razionale sfruttamento.

Le spinte a rinnovarle sono assai deboli perchè non si crede nel futuro e perchè singolarmente i Paesi d'Europa, con la loro mancanza di prospettive comuni, autorizzano di fatto a ritenere l'Europa in declino inarrestabile anzichè in ripresa e quindi in progresso.

Ci si preoccupa da un lato della decadenza dell'uso della struttura ferroviaria e dall'altro del continuo incremento dell'uso incontrollato delle strutture stradali.

I porti dell'alto Mediterraneo riscontrano una sfavorevolissima ineguaglianza per potenzialità e per tipo di traffico nei rapporti con i valori comparabili dei porti del Mare del Nord (1). Sotto questo profilo la disparità risultante è la denuncia più logica dello squilibrio interno europeo. Secoli di storia hanno consolidato questa situazione e la rimonta non si presenta nè facile nè breve nel tempo. D'altra parte non si può sperare in un'Europa sufficientemente omogenea in tutte le sue parti se non si crea una forte volontà di ristrutturazione e di aumento di efficienza dei trasporti, in senso Nord-Sud e viceversa, con conseguente riequilibrio dell'uso dei sistemi portuali.

Per sviluppare questa politica è necessario mettere ordine nelle vie di comunicazione transalpine e potenziarle in modo tale da sfruttarle meglio usando le vie ferroviarie con il trasporto combinato. Nel 1970 26 milioni di tonnellate di merci sono transitate per ferrovia nell'arco alpino. In quello stesso anno le strade transalpine hanno assorbito 5 milioni di tonnellate.

Dopo 10 anni nel 1980 le ferrovie hanno trasportato 36 milioni di tonnellate, le strade 27 milioni di tonnellate. L'incremento medio annuo del trasporto merci ferroviario è stato in quel decennio del 3,4% e quello su strade del 18%.

(1) Nuove comunicazioni ferroviarie transalpine-Semenza-27 aprile 1983

Se le ferrovie proseguissero fino al 2000 con la media di incremento annuale del 3,4% dovrebbero trasportare in quell'anno merci per circa 70 milioni di tonnellate. La strada invece pur tenendo conto di una percentuale di incremento annuo dimezzata tra il 1980 e il 1990 rispetto al 1970-1980 e poi un incremento della domanda pari a 1/4 tra il 1980 e il 2000 rispetto all'incremento del 1970-1980 si arriverebbe ad una domanda di traffico su strada delle merci di circa 100 milioni di tonnellate.

Secondo questa previsione formulata recentemente (2) la domanda di trasporto merci attraverso le Alpi nel 2000 arriverebbe a 170 milioni di tonnellate complessive rispetto ai 63 milioni di tonnellate complessive del 1980.

Altre ipotesi più conservative formulate nel 1981 parlano di una domanda per 140-150 milioni di tonnellate tra l'anno 2000 e l'anno 2010.

Molti negano che si verifichi ancora nel futuro un accrescimento di domanda di traffico tra Nord e Sud Europa, con ciò ignorando tutta la storia dello sviluppo del Commercio estero europeo che non può logicamente arrestarsi ora, (3) ma molti invece ritengono che le previsioni di cui sopra, più o meno ottimistiche, possano concretamente prendere corpo per i seguenti motivi. La necessità di riequilibrare l'uso dei porti dell'alto Mediterraneo nei confronti di quelli del mare del Nord allargando con nuove vie di comunicazione alpine l'entroterra dei suddetti porti dell'alto Mediterraneo; il conseguente allineamento del traffico fra l'Italia e i Paesi del Centro e del Nord Europa alle quantità di merce trasportate negli interscambi reciproci di questi stessi paesi già ora molto più elevati. Una più stretta connessione con la politica dei trasporti internazionale ed intercontinentale degli Stati Uniti via mare e via terra per le merci con grandi poli portuali attrezzati allo scopo sia nel mare del Nord che nell'alto Mediterraneo e strettamente collegati fra di loro con efficienti linee interne di comunicazione. In fine l'accrescimento della domanda di traffico nel bacino del Mediterraneo e quindi per il Medio e l'Estremo Oriente.

(2) Faggiano - Rivista Lo Spluga N. 6 - Ottobre-Dicembre 1983

(3) Sviluppo del Commercio internazionale e riflessi sui trasporti - Atti dell'Assemblea costitutiva del CPTFS-Lecco 8.2.1982

Ma vediamo ora come ci si prepara a rispondere a queste esigenze da fronteggiare nei prossimi venti anni.

La politica ferroviaria italiana ritiene si possano sistemare le vie esistenti per ottenere nel 1995 una capacità di assorbimento attraverso i valichi ferroviari di circa 80 milioni di tonnellate/annue. Sufficiente ad assorbire le previsioni di incremento di traffico annuale del 3,4 % per 20 anni rispetto al 1980.

La massima futura potenzialità stradale, presupponendo di saturare tutte le strade e tutti i valichi autostradali e superstradali, Ventimiglia, Gran S. Bernardo, Monte Bianco, Sempione, Gottardo, Brennero, Monte Croce Carnico e Villaco, sperando anche di costruire lo Stelvio non supererebbe i 60 milioni di tonnellate annue.

In teoria quindi si potrebbe disporre di una capacità di trasporto totale per l'anno 2000 di 140 milioni di tonnellate fra strutture ferroviarie e strutture stradali. Dopo di che nemmeno uno spillo può passare attraverso le Alpi ed inoltre tutte le strade sarebbero sature di camion pesanti e pesantissimi con grave nocumento per il traffico turistico ed automobilistico privato. Ogni singola arteria sarebbe sottoposta a grande usura per effetto della pesantezza dei carichi e quindi con un accrescimento insopportabile delle spese di manutenzione e di esercizio delle strutture stradali.

Senza contare poi la quantità enorme di interventi necessari sulle reti di apporto al di qui e al di là delle Alpi, valutazione assai difficile da compiere oggi ma certamente con risultati di costi assai impegnativi. In pratica quindi sarà già difficile, con tutti gli interventi previsti, per il complesso del patrimonio stradale di attraversamento delle Alpi sopportare un carico totale di passaggio delle merci di 45 milioni di tonnellate nell'anno 2000. Pur tuttavia quelle strutture già previste e in parte in costruzione, sia per il sistema ferroviario che per il sistema stradale (salvo lo Stelvio che molto probabilmente sarà difficile da

costruire data l'opposizione delle popolazioni alpine), debbono essere compiute per il beneficio di tutte le Regione dell'arco alpino.

Ma nel contempo si deve attivamente impegnare la tecnica a risolvere i problemi del trasporto combinato con il migliore uso del sistema ferroviario al fine di alleggerire il consumo delle strade a pro e a beneficio del turismo e del piccolo cabotaggio automobilistico. A tal fine è necessario porre mano con decisione alle due strutture moderne attrezzate per il trasporto combinato lungo tutta l'Europa da Nord a Sud che costituiranno il vero futuro del trasporto e del riequilibrio dell'uso dei porti europei a partire dall'anno 2000 : l'itinerario ferroviario dello Spluga per le Alpi Centrali e l'itinerario ferroviario del Brennero per le Alpi Orientali. Così come si può leggere nella bozza di presentazione del Piano Poliennale delle FS consegnato alle Regioni il 28 settembre scorso in occasione dell'incontro fra il Ministro dei Trasporti Signorile e gli Assessori dei Trasporti delle Regioni italiane. Il testo recita : "Un cenno a parte meritano le due nuove gallerie di base del Brennero e del nuovo traforo dello Spluga. Entrambe figurano nelle cartine e nelle schede del piano regolatore finale della rete, mentre non figurano finanziariamente nel piano prioritario 1986-2000.

Il motivo è da ricercare nel fatto^{che} l'elevatissimo impegno finanziario necessario per la realizzazione di queste due opere, anch'esse di decisiva importanza in particolare per il traffico merci, va suddiviso in sede internazionale fra gli Stati interessati con trattative a livello di Governo che non possono che essere successivamente sancite in un'apposita legge di finanziamento. Le stesse caratteristiche tecniche sono tutt'ora in fase di studio e di discussione e non possono pertanto essere indicate nella fase attuale."

In questo modo sia pure in poco più di 20 anni tutto il quadro dei trasporti transalpini sarà riequilibrato anche in funzione delle singole regioni circostanti.