

Soluzioni europee per l'attraversamento ferroviario delle Alpi

CONGRESSO 02 e 03 marzo 1989
Camera di Commercio e Industria
Francoforte sul Meno

Dr. Piero Bassetti
Presidente della Camera di
Commercio di Milano

sul tema:

Analisi e prospettive del traffico attraverso le Alpi
Posizione dell'economia italiana

ANALISI E PROSPETTIVE DEL TRAFFICO ATTRAVERSO LE ALPI -
POSIZIONE DELL'ECONOMIA ITALIANA

1. La collaborazione operativa ormai stabilita e sperimentata tra la Camera di Commercio e Industria di Francoforte e la Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Milano ci porta a considerare come si debba e si possa oggi affrontare il tema del superamento degli ostacoli alla mobilità posti dalle barriere naturali del sistema alpino.

Grazie alla iniziativa dei colleghi di Francoforte, l'incontro e' stato promosso nel modo piu' allargato e qualificato.

2. Lo scenario di riferimento e', ancora una volta, la costruzione del grande mercato interno europeo e la esigenza di una rete infrastrutturale dove l'offerta sia proporzionata nel tempo alla domanda di libera circolazione di passeggeri e di merci.

L'occasione del dibattito e' la insufficienza attuale, e soprattutto in prospettiva 2000, dei passaggi oggi esistenti tra l'Europa continentale (valle del Reno) e l'Europa Mediterranea (Valle Padana) attraverso il sistema alpino.

L'Atto Unico ha indicato precise scadenze per una fase fondamentale del processo di unificazione dell'Europa e nuove procedure politiche per le fasi successive.

Tale processo sollecita anche nuove modalita' e risorse per considerare problemi prima ritenuti di eccessivo impegno ma che risultano invece a portata in una prospettiva di impegno comune.

3. In funzione della nuova societa' europea e del grande mercato interno che vogliamo costruire, e' necessario riconsiderare con attenzione anche il ruolo del sistema alpino.

Nella storia, il sistema di montagne (o sistema alpino) che distingue l'Europa settentrionale da quella mediterranea ha costituito fattore di aggregazione, favorendo lo sviluppo della civiltà europea intorno alle valli dei grandi fiumi Rodano, Reno, Po, Meno, Danubio. Ma ha costituito anche un elemento di frattura, creando dei vincoli e rendendo difficile la mobilità delle persone e il traffico delle merci.

Il sistema alpino è stato così nel corso della storia elemento di aggregazione e barriera.

La nostra generazione deve riuscire a potenziare al massimo gli effetti aggreganti del sistema alpino, oggi rappresentati anche da dimensioni come quelle della conservazione delle risorse naturali rinnovabili, ed essere capace di ridurre al minimo gli effetti barriera anche grazie alla disponibilità di nuove conoscenze tecnologiche e di maggiori risorse economiche collettive.

4. L'attuale processo di unificazione dell'Europa trae il suo carattere pacifico e la sua origine essenziale e qualificante dalla società civile ed economica e non più da visione o da volontà di egemonie politico-ideologiche.

Non a caso il trattato di Roma del 1956 fu un trattato sul mercato.

Per questa ragione, oggi, chiunque voglia proficuamente contribuire all'unificazione dell'Europa deve dedicare la massima attenzione alla composizione del tessuto della società europea, ad una coerente integrazione economica e civile, ad una coesione unitaria di apporti distinti per realtà geografiche e per tradizioni storiche.

5. Il rischio più serio e più reale del processo di unificazione europea è al momento attuale rappresentato dalla difficoltà ad integrare nord e sud, Europa continentale ed Europa mediterranea.

Il compito che la nostra generazione ha di fronte è innanzitutto la sutura tra Europa continentale e Europa mediterranea, condizione per una società europea

coerentemente unitaria e articolata.

Questo problema interessa particolarmente l'Italia, che sembra non aver ancora pienamente realizzato la sua unita' interna. E' indubbio che l'area economicamente e socialmente piu' importante, l'area padano-veneta, e' chiaramente e a pieno titolo omogenea all'Europa continentale, mentre questo non puo' ancora essere detto dell'area meridionale.

Con responsabilita' politica l'economia italiana si preoccupa del potenziale di scansione tra nord e sud che il sistema alpino continua a rappresentare. L'economia italiana vuole, in modo realistico ma concretamente e psicologicamente efficace, che tale scansione venga via via ridotta fino ad essere eliminata.

Ogni continuita' reale contribuisce ad allontanare il rischio della lacerazione, come ben hanno capito quanti hanno dato il loro contributo affinche' si realizzi il tunnel sotto il canale della Manica.

Tutti costoro non hanno dimenticato certo i costi e benefici economici ma hanno anche prestato considerazione sia alle recenti posizioni isolazioniste sia al tradizionale ruolo di intervento del Regno Unito nella storia e nelle guerre europee.

Nel cercare la soluzione al problema dei passaggi tra Europa continentale e Europa mediterranea, non vanno certo dimenticate le ragioni economiche dei volumi e delle direttrici di traffico. Bisogna tuttavia fare molta attenzione a non creare difficolta' che respingano l'Italia nel Mediterraneo e riducano l'apporto italiano all'Europa.

Ecco perche' il traffico nord sud attraverso il sistema alpino non ha una esclusiva valenza economica: esso rappresenta la condizione necessaria per il rafforzarsi di rapporti civili e sociali che sono essenziali per la realizzazione dell'unita' europea.

Il nostro odierno incontro attinge pertanto una significativa dimensione politica. Sono in gioco principi alla base della costruzione europea: il diritto alla mobilita', la coesione interna tra le aree diver-

se, la priorit  di opportunit  di partenza nella concorrenza tra soggetti economici.

6. In questo contesto, la questione   verificare che esistano a breve - e, via via nel futuro, continuino a sussistere - garanzie di comunicazioni fluide e continue tra la Valle del Meno il Bod n Wu tenberg, la Baviera e la Valle padana e veneta.

Comunicazioni cioe' tra le aree, che in Germania sono il polo dinamico dell'economia europea, e l'area, che in Italia costituisce il polo dinamico che ha tirato il paese a diventare rapidamente potenza industriale.

Con responsabile senso politico, adeguato al ruolo che l'economia italiana intende assolvere nel grande mercato interno europeo, la Camera di Commercio di Milano sottolinea che ogni strozzatura del sistema alpino nella mobilit  tra nord e sud non ha conseguenze negative solo sui trasporti, ma puo' esercitare effetti critici anche sulla qualita' dei rapporti politici.

7. La Camera di Commercio di Milano sottolinea altresi' il significato della collaborazione con la Camera di Commercio di Francoforte.

Tale collaborazione ha reso possibile a due sistemi di imprese - ai primi posti in Europa per densita' produttiva, risultati economici, qualita' finanziaria - di richiamare oggi l'attenzione dei tecnici e delle autorita' politiche europee sui temi proposti.

8. Nel merito, la posizione dell'economia italiana   molto chiara.

Noi siamo in questa sede a controllare, con la collaborazione di tutte le competenze tecniche e decisionali qui raccolte, se sia possibile rispondere - con adeguata buona fede - che nel 2000 tutto il traffico nord sud che vorra' passare attraverso il sistema alpino potra' farlo senza difficolt , senza onerosi detours e con adeguati standard di servizio.

Quello che oggi qui si dibatte   per l'economia italiana il tema infrastrutturale centrale, che essa vuole vedere risolto da una pianificazione europea, non appe-

na l'autorita' possa realizzarla in una logica unitaria e con risorse finanziarie e tecnologiche adeguate.

Per l'economia italiana, questo e' il necessario supporto infrastrutturale al grande mercato interno: la attuale funzione di coordinamento infrastrutturale, che la Commissione gia' svolge, non e' sufficiente a raggiungere tale obiettivo.

In ogni caso, e' doveroso sottolineare che l'importanza di un cosi' rilevante tema infrastrutturale e trasportistico, europeo per contenuti e per obiettivi, non puo' essere lasciato alle scelte, pur legittime mai restrittive, di un singolo paese.

La modalita' di trasporto privilegiata, il livello degli standards tecnologici e di servizio, le direttrici prescelte, i tempi di esecuzione debbono ormai trovare riferimenti precisi con la rete europea.

L'invito alla Commissione di Bruxelles e' di proseguire la trattativa con il governo elvetico per trovare una soluzione a breve, anche temporanea, con riferimento ai volumi di traffico gomma/rotaia.

La contingenza che oggi impone sia itinerari deviati e diseconomici rispetto alle reali direttrici origine/destinazione del traffico sia vincoli tecnici tali da alterare radicalmente le regole della concorrenza sul mercato va superato.

Lascio al dibattito tra i tecnici l'approfondimento sui dati storici, attuali e futuri, anche perche' mi sembra ci sia accordo su un raddoppio dell'attuale volume di traffico intorno al 2000.

L'invito che alla Commissione di Bruxelles si rivolge e' di mettere a punto una metodologia per le soluzioni di offerta in modo che queste risultino adeguate alla evoluzione della domanda nelle procedure di pianificazione e nei tempi di attuazione.

9. Non a caso cito il governo elvetico, perche' tra Italia e Francia e Italia e Austria sono state definite o avviate soluzioni che, dal punto di vista tecnico e temporale, sono inquadrate nella prospettiva di una

rete europea 2000.

Pur con qualche ritardo da parte italiana, a tale soluzione partecipano attivamente i governi, le aziende ferroviarie, le società concessionarie delle autostrade, le società di gestione del traffico combinato, mentre i rispettivi piani dei trasporti hanno impostato le questioni degli interporti, autoporti e dogane.

Nelle Alpi centrali la dotazione infrastrutturale, invece, appare già critica, e le soluzioni prospettate risultano unimodale, in evidente ritardo, e ancora non inquadrabili nel contesto europeo degli standards tecnici, delle priorità, dei tempi e degli obiettivi di rete.

10. Possono essere condivise le preoccupazioni che la Svizzera ha espresso per l'inquinamento e per i consumi energetici dell'autotrasporto e la preferenza accordata alla ferrovia e al trasporto combinato.

Le preoccupazioni svizzere vanno anzi considerate un contributo positivo alla maturazione della cultura e del costume europeo.

Ma le soluzioni devono essere europee e non solo svizzere.

Devono essere europee nella concezione di rete, nei tempi di progettazione e di attuazione, nella scelta delle direttrici che rispettino anche l'O/D del traffico di attraversamento.

Europei devono essere gli standard delle sagome delle gallerie, dei raggi di curvatura, delle pendenze dei tracciati ecc. ecc.

Le soluzioni scelte devono infatti diventare parte integrante della rete ferroviaria innovativa europea sia merci sia passeggeri.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri sulle distanze medie europee, proprio Francoforte e Milano, sedi di aeroporti tra i primi in Europa per traffico, hanno sperimentato a causa dell'affollamento delle

aerovie la urgenza di una piu' efficiente integrazione del trasporto aereo e di quello ferroviario veloce sulle medie distanze.

In prospettiva 2000 le soluzioni di attraversamento del sistema alpino devono altresì opportunamente bilanciare i criteri di efficienza dell'investimento e di impatto ambientale con condizioni aggiuntive quali:

- favorire realmente il riequilibrio economico nell'uso dei mezzi di trasporto;
- garantire gli scambi dei paesi mediterranei africani e mediorientali con l'interland europeo;
- evitare ogni artificioso affollamento dei passaggi alpini occidentali e orientali a causa di difficoltà poste al traffico nel settore alpino centrale;
- non provocare congestione in territori infrastrutturalmente già "forti", per le scelte infrastrutturali operate nel secolo scorso, quando l'attraversamento di territori ancora "deboli" può invece avere effetti di sviluppo.

11. Siamo arrivati a questo incontro sapendo che la progettualità sugli attraversamenti del sistema alpino, a livello di idee e di proposte, ha avuto una consistente accelerazione al punto da consentire raffronti tra diverse ipotesi.

Sappiamo che ancora non si è pervenuti alla fase di sintesi decisionale. Tuttavia arrivare a questa fase riveste ormai carattere di grande urgenza.

Mi auguro che questo incontro dia a questo proposito un positivo contributo, nella radicata convinzione che ogni problema di carattere europeo può essere meglio considerato e risolto in una prospettiva europea e avendo chiari gli interessi economici e politici che l'Europa deve sicuramente promuovere.

L'attraversamento del sistema alpino che in questa sede oggi discutiamo con molti autorevoli contributi è certamente problema europeo ed ha dimensioni sia economiche che politiche. Pervenire a una scelta europea rappresenta una sfida che le Camere di Commercio di Francoforte e di Milano non vogliono perdere.