

I corridoi plurimodali

Giacomo Borruso

RETTORE DELL'UNIVERSITÀ DI TRIESTE

Le carenze infrastrutturali del nostro Paese sono talmente gravi ed evidenti che non è necessario spendere troppe parole per evidenziarle: così pure è sostanzialmente inutile, se non per gli insegnamenti che possono derivarne in proiezione futura, dilungarsi sulle cause che hanno portato a tale preoccupante situazione.

Non è peraltro quello dell'inadeguatezza del nostro sistema dei trasporti uno dei temi principali del dibattito politico-economico che si sta svolgendo nel nostro Paese: in effetti l'attenzione di quasi tutti i dibattiti politici e delle analisi economiche che in questo periodo vengono svolte si concentra sulla possibilità di rispettare i parametri fissati a Maastricht, per poter rimanere agganciati ai Paesi più forti ed efficienti del continente europeo.

Pochi, a vero dire, si soffermano a considerare se il nostro settore dei trasporti, e in particolare il nostro sistema infrastrutturale dei trasporti, sia tale da consentirci, per la specifica quota di competenza, di conseguire l'importante obiettivo di cui sopra.

Si è sovente sentito dire, per la verità, che è necessario "non perdere il treno per l'Europa", ma non ci si riferiva al nostro sistema ferroviario, ed è tutto sommato una fortuna, perché allo stato attuale delle cose se le nostre merci debbono andare in Europa non possono che andarci per strada (quanto meno in rilevante quota percentuale), mentre se a muoversi debbono essere i cittadini italiani, possono farlo convenientemente, e non solo in termini di tempo, utilizzando soltanto il mezzo aereo.

In realtà il nostro sistema ferroviario è anzitutto penalizzato, nonostante gli sforzi sin qui compiuti dalle F.S., dalla mancanza di adeguate gallerie di valico, che consentano un agevole attraversamento della barriera alpina anche a treni che marcano a velocità sostenute.

Non si può comunque affermare che sia soltanto il nostro trasporto ferroviario ad essere in difficoltà, perché in realtà è l'intero sistema a essere inadeguato a reggere la concorrenza dei nostri partners comunitari, che al potenziamento dei loro sistemi trasportistici hanno invece provve-

duto a tempo debito. E non ci riferiamo soltanto ai Paesi di più consolidate tradizioni comunitarie, ma anche a Paesi come la

Spagna che, una volta entrata nell'Unione Europea, ha fatto ogni sforzo per adeguare il suo assetto trasportistico agli standards dei Paesi più avanzati, nonché alla Turchia che, pur senza essere ancora entrata a pieno titolo nell'U. E., sta facendo tutto il possibile per collegarvisi, puntando in particolare su buoni collegamenti marittimi.

Preso atto dunque del fatto che ci troviamo in una situazione di preoccupante arretratezza, con riferimento al settore dei trasporti, si deve cercare di definire quale sia il modo più rapido ed efficace per colmare il divario che ci separa dai nostri principali interlocutori comunitari, quelli con i quali quotidianamente ci stiamo confrontando in termini di parametri di Maastricht.

Poiché risulta evidente che non si dispone dei tempi necessari per attuare una revisione organica e sistematica del Piano Generale dei Trasporti, si tratta di verificare quali delle prescrizioni in esso contenute siano tuttora valide e in quale misura risultino ancora non attuate.

Vi è peraltro una considerazione preliminare da fare, e si tratta purtroppo di elementi non risolvibili in un arco temporale ristretto: ci si riferisce alle già citate gallerie di valico, che sempre più appaiono indispensabili in proiezione futura per collegarsi adeguatamente in termini ferroviari al resto dell'Europa. Ne occorrono almeno due (una è sicuramente quella del Brennero), e con riferimento ad esse le procedure che debbono portare alla loro realizzazione andrebbero vigorosamente accelerate poiché si tratta di operazioni che, anche se tutto dovesse andare per il meglio, richiederebbero comunque per venir completate almeno un decennio.

Si ha peraltro l'impressione, da ritenersi purtroppo fondata, che mentre fino a qualche tempo fa sussisteva una notevole convergenza di interessi e di valutazioni a questo riguardo, oggi il problema sia diventato prevalentemente nostro perché i diretti interlocutori in questa vicenda o hanno trovato adeguate soluzioni alternative o hanno, addirittura, interessi contrastanti.

Definito questo elemento prioritario si tratta di comprendere quali altri interventi risultino necessari e per quale via si possa procedere quanto più rapidamente possibile alla loro attuazione.

Occorre ricordare che il Piano Generale dei Trasporti, per quanto possa apparire datato, prevedeva la realizzazione dei corridoi plurimodali, costituiti da un insieme organico di infrastrutture lineari e puntuali fra loro strettamente raccordate e coordinate.

Tali corridoi dovevano risultare destinatari di specifici interventi tesi a rafforzarli e a valorizzarne le potenzialità: purtroppo, tuttavia, gli interventi in questione non sono stati realizzati, se non in termini molto parziali, per cui tuttora i corridoi non si configurano come assi portanti del sistema trasportistico italiano.

Nel momento in cui appare indilazionabile la realizzazione di interventi volti a potenziare il sistema infrastrutturale per evitare una nostra progressiva emarginazione dalle principali correnti di traffico internazionali, è forse opportuno ricordarsi dei corridoi plurimodali, o almeno di quelli più importanti, e assumerli come riferimenti per individuare le più gravi carenze e, conseguentemente, le più impellenti priorità.

A tale riguardo posso ritenere significativa e promettente l'esperienza fin qui compiuta con riferimento al Corridoio Adriatico: per prospettare adeguatamente tale sistema infrastrutturale all'Unione Europea, al fine di ottenere il finanziamento di uno studio di fattibilità del Corridoio stesso, le autorità politiche delle sette regioni che sull'Adriatico si affacciano hanno realizzato un'intesa, lasciando poi ad un gruppo di tecnici e di funzionari il compito di definire compiutamente i termini del progetto mediante un articolato studio di prefattibilità.

E' mia opinione che procedure analoghe potrebbero venir adottate per gli altri corridoi plurimodali individuabili nel nostro Paese; in particolare per quello tirrenico, la cui determinante importanza nel sistema trasportistico italiano appare fuori discussione, e per quello che percorre trasversalmente il nostro Paese dal suo confine occidentale a quello orientale. Tale corridoio costituisce il tratto italiano della cosiddetta "Sun Belt" (cintura del sole) che, partendo dalla penisola iberica, si proietta fin nell'Europa orientale

(Kiev): appare di tutta evidenza l'esigenza di rafforzare anche questa terza direttrice in tutta la sua lunghezza, e quindi anche da Venezia a Trieste, per evitare che le principali correnti dei traffici europei si svolgano sempre di più al di là delle Alpi.

Un approccio che abbia quali riferimenti prioritari per gli indilazionabili interventi di potenziamento infrastrutturale i principali corridoi plurimodali può apparire semplicistico in quanto evidentemente molte altre, pur importanti, opere potrebbero, almeno in apparenza, restare estromesse. In realtà l'esigenza di far presto impone scelte rapide e la definizione di priorità da rispettare al fine di dare nei tempi più stretti possibili efficienza complessiva al nostro sistema trasportistico, soprattutto con riferimento ai collegamenti internazionali.

E' peraltro evidente che le opere ritenute di non primaria importanza non andrebbero accantonate, ma dovrebbero comunque venir individuate e poste nella corretta scala delle priorità.

Così pure non andrebbero trascurati gli aspetti delle iniziative infrastrutturali collegabili con l'uso del territorio, l'ambiente e la sicurezza, evitando peraltro di farne elementi di blocco e/o di rallentamento di opere che dovrebbero essere già da tempo in esercizio.

E' importante altresì porre allo studio il problema del finanziamento delle opere da realizzare, cercando di utilizzare al meglio le tecniche di *project financing* e di coinvolgere nei termini più ampi possibili i capitali privati, in un'ottica di autofinanziamento che in non pochi casi potrebbe trovare un'effettiva realizzazione pratica.

In realtà, come si vede, molti sono i problemi ed i temi da affrontare, ma ribadiamo la nostra convinzione che sia necessario avere come riferimento prioritario negli interventi da realizzare i principali corridoi plurimodali, al fine di poter attuare nei tempi più rapidi il consolidamento degli assi portanti del nostro sistema trasportistico.

Giacomo Borruso