

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 collegarsi, 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.