

## **Convegno: “ Infrastrutture e mobilità come elemento di competitività e sviluppo del Paese”**

### **Abstract Intervento**

#### **Andrea Pininfarina - Presidente Unione Industriale di Torino**

I presidenti Perini e Zara hanno già illustrato il rilievo dell'impegno politico assunto dalle Associazioni industriali di Milano, Genova e Torino per sostenere il rilancio infrastrutturale del NordOvest.

Il nostro Osservatorio Territoriale sulle Infrastrutture ha sviluppato un modello economico che, prendendo in considerazione i progetti prioritari, valorizza i benefici ottenibili nel tempo dal territorio su cui ricadranno le opere.

Nel mio intervento cercherò di inquadrare, in sintesi, gli scenari di sviluppo e l'analisi funzionale delle grandi opere a supporto della mobilità proposte nel modello.

Nell'analisi dell'Osservatorio, per far fronte alla situazione di criticità dell'attuale dotazione infrastrutturale, è necessario prevedere un insieme di interventi per tutti i sistemi di trasporto.

Oltre alle necessità poste dallo sviluppo naturale della domanda di mobilità e dai limiti della dotazione esistente, l'adeguamento infrastrutturale va commisurato in relazione anche alla possibilità di sfruttare importanti processi già in atto.

Il primo è l'incremento dei traffici tra Europa ed Estremo Oriente che privilegiano la rotta del Mediterraneo, unitamente alla ritrovata competitività dei porti nazionali.

Il secondo è l'allargamento dell'Unione Europea ai paesi dell'Est.

Il modello di valutazione ha quindi preso in considerazione una serie di interventi sul sistema di trasporto nell'area del NordOvest che, in un quadro generale, sono determinati dalle esigenze di

- a) realizzare o rafforzare le direttrici connesse con i corridoi europei;
- b) superare la criticità specifica dei punti di ingresso-uscita: valichi, porti, aeroporti, interporti con valenza internazionale;
- c) risolvere la congestione delle grandi aree metropolitane, che costituiscono nodi di difficile transito sia per il traffico veicolare che per quello ferroviario;
- d) potenziare il sistema portuale dell'Alto Tirreno e delle connessioni con l'entroterra e con le grandi direttrici.

Vediamo più in dettaglio queste esigenze.

#### **Le direttrici connesse al corridoio della rete europea.**

Secondo la definizione europea, i Corridoi rappresentano il proseguimento verso Est della rete transeuropea di trasporto.

In virtù di questa definizione il Corridoio V si identifica con la direttrice Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev.

La linea interna alla rete europea (TEN), Trieste-Venezia-Milano-Torino-Francia-Barcellona-Madrid-Lisbona rappresenta la naturale prosecuzione del Corridoio 5, posta a Sud delle Alpi.

Va ricordato che tale prosecuzione a Sud delle Alpi si contrappone al progetto di tracciato che passa a Nord delle Alpi (Vienna-Stoccarda-Strasburgo-Parigi-Lione-Barcellona-Madrid-Lisbona).

E' evidente che per l'Italia è di vitale importanza che la prosecuzione del Corridoio V passi a Sud delle Alpi.

Per forzare la soluzione prospettata dall'Italia è indispensabile, oltre all'azione politica del governo verso la UE e gli altri partner europei, realizzare le opere di potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie che insistono su questa direttrice.

Limitando l'analisi all'area del NordOvest gli interventi necessari per il completamento della direttrice sono gli interventi sui valichi, che citerò più avanti; il potenziamento stradale e ferroviario per le connessioni tra le aree metropolitane e la direttrice verso Est; gli interventi sui porti e sulle linee di adduzione.

### **Le aree metropolitane**

Il concetto che sta a base degli interventi stradali e ferroviari previsti nelle aree metropolitane è quello della separazione dei flussi merci e passeggeri a lunga distanza dal traffico locale, attraverso la realizzazione di una serie di bypass, tangenziali e gronde merci, tra cui la tangenziale Est di Torino; la tangenziale Est esterna di Milano e la Gronda Nord milanese per le merci.

Funzionali a questo obiettivo sono anche gli interventi previsti all'interno delle città quali i passanti ferroviari di Torino e Milano; il progetto di una nuova arteria interna alla città di Torino (prolungamento di Corso Marche); la rilocalizzazione del Polo Fieristico Milanese.

### **I valichi**

Il sistema dei valichi è sempre più in crisi per la progressiva saturazione delle infrastrutture modali attuali; la precaria affidabilità delle attuali connessioni anche per cause meteorologiche e geologiche, oltre che per i rischi di incidente; l'atteggiamento restrittivo dei paesi confinanti rispetto alla domanda italiana di attraversamento fluido.

Quest'ultima condizione sta assumendo crescente gravità.

E' di questi giorni la vicenda inquietante della decisione repentina da parte delle Autorità francesi di chiudere alle merci in via definitiva i valichi del Monginevro e della Maddalena: al momento la decisione è stata rinviata di qualche mese.

E' evidente la fragilità delle Autorità Francesi di fronte alle pressioni degli ambientalisti con la conseguente ricerca di provvedimenti di grande visibilità, i quali purtroppo hanno anche sproporzionate conseguenze negative sul versante economico.

Sorprende soprattutto la leggerezza con la quale i politici d'oltralpe contravvengono ai trattati ed alle regole comunitarie in tema di concorrenza e libera circolazione delle merci.

L'attraversamento delle Alpi, costituisce per l'Italia un elemento risolutivo per lo sviluppo delle relazioni commerciali con l'Europa e per il livello di competitività del nostro sistema produttivo.

Tutto il traffico tra l'Italia e i paesi dell'Europa passa attraverso 12 valichi stradali e 7 valichi ferroviari. In particolare circa l'80% del flusso stradale è concentrato in 4 valichi: Ventimiglia, Frejus, Brennero, Chiasso, e circa il 95% del traffico ferroviario è concentrato in 5 valichi.

Le previsioni di sviluppo del traffico merci, basate sulle previsioni degli scambi commerciali per effetto dello sviluppo economico e della sempre più accentuata integrazione europea, portano (senza tener conto dei vincoli normativi) a prefigurare una saturazione dei principali valichi stradali e ferroviari prima del 2010.

Si rendono pertanto necessari interventi infrastrutturali atti ad incrementare le capacità di attraversamento delle Alpi su tutti i modi di trasporto, in particolare sulla mobilità ferroviaria.

Tra le proposte avanzate nella nostra analisi, ne ricordo tre.

La costruzione del tratto ad Alta Velocità/Capacità Torino-Lione, che contribuirà alla realizzazione dell'itinerario che l'Europa riconosce ormai come un corridoio plurimodale chiave per lo sviluppo economico: il corridoio 5°, in cui si concentra oltre il 29% del traffico europeo delle merci.

La realizzazione e l'adeguamento, in area italiana, della direttrice ferroviaria del Gottardo che consentirà di sfruttare a pieno le potenzialità delle nuove linee in costruzione in Svizzera per l'attraversamento delle Alpi. Dalle analisi di traffico disponibili, emerge una potenziale capacità di

trasferimento dalla strada alla ferrovia di circa 2,3 milioni di tonnellate anno per la linea "Gottardo", con una riduzione di veicoli pesanti pari a circa 750 veicoli giorno. Relativamente ai valichi stradali è proposto un nuovo traforo sotto il Mercantour e la connessa autostrada Nizza-Cuneo, anche se si tratta di un progetto di lungo periodo.

\* \* \*

L'analisi articolata dei benefici logistici ed economici dei progetti valutati nel modello è certamente più efficace nei rapporti di ricerca che sono stati distribuiti.

Vorrei usare i minuti rimanenti per rileggere con voi alcune parti di un resoconto parlamentare che - eviterò la sorpresa - non appartiene al dibattito politico odierno.

Siamo nel Parlamento Subalpino, il 25 giugno 1857, ed è all'ordine del giorno l'approvazione del progetto di realizzazione del traforo ferroviario del Fréjus (*uno dei 4 più importanti, ancora oggi*).

Ora, dopo aver ascoltato l'intervento di Stefano Zara, si potrebbe pensare che ci siamo rifugiati nella storia, scontenti dalle scelte politiche che negli ultimi decenni hanno penalizzato gli investimenti a favore delle spese correnti e delusi perché continuiamo a non intravedere almeno una inversione di tendenza nelle politiche di Bilancio pubblico. Ma le suggestioni sono molto positive e ve le propongo per la loro attualità.

\* \* \*

Il Progetto di legge per il traforo ha avuto per appassionato regista il presidente del Consiglio, Camillo Cavour.

Cavour gioca il tutto per tutto. Egli sa che la fine della legislatura è imminente, e vuole stringere i tempi a ogni costo. Non più mezze misure, rinvii, nuovi esperimenti, nuove commissioni di studio. Questa volta si dovrà prendere o lasciare in blocco il "suo" progetto di un grande percorso ferroviario dal Rodano (confine degli Stati Sardi con la Francia) a Torino, e di qui al Ticino da una parte e a Genova dall'altra: percorso già in gran parte realizzato, per il quale sono decisivi quei dodici chilometri di galleria sotto il Fréjus.

I suoi primi interventi sono giocati sul terreno pratico. E' evidente l'intento di scuotere dal dubbio coloro che pagheranno i costi del traforo, cioè l'intera comunità piemontese, facendo balenare i vantaggi economici dell'operazione in un momento in cui le finanze dello Stato sono gravemente compromesse dagli oneri delle guerre.

Lo spirito di Cavour è testimoniato dal suo intervento decisivo, il 27 giugno:

"Signori, l'impresa che vi proponiamo, non vale il celarlo, è impresa gigantesca; la sua esecuzione dovrà però riuscire a gloria e a vantaggio del paese. Le grandi imprese non si compiono, le immense difficoltà non si vincono che ad una condizione, ed è che coloro a cui è dato di condurre queste opere a buon fine, abbiano una fede viva, assoluta nella loro riuscita. Se questa fede non esiste, non bisogna accingersi a grandi cose né in politica, né in industria ...

E' per noi una condizione vitale, un'alternativa ineluttabile: o progredire, o perire."

La Camera approva. E' l'atto di nascita del Traforo del Fréjus: 27 giugno 1857.

L'inaugurazione del traforo avviene, 14 anni dopo, il 17 settembre 1871.

\* \* \*

Bisogna risalire a 150 anni fa, ai fondatori della nostra Nazione, per ritrovare in un dibattito parlamentare cultura d'impresa, senso dello Stato e visione dell'interesse delle generazioni future elevati al rango della massima dignità politica.