

LA CARTA DI CUNEO

**I contributi forniti dai partecipanti alla
1a Conferenza Nazionale dei valichi alpini
svoltasi a Cuneo il 12 maggio 2003**

**hanno posto in evidenza una serie di tematiche ed hanno
prospettato una serie di proposte che possono
costituire la base
per un sistematico dibattito a scala comunitaria
capace di dare contributi programmatici
nella definizione delle politiche della
Nuova Unione Europea**

**La libera circolazione delle persone e delle merci costituisce
uno dei capisaldi della Unione Europea: sin dal Trattato di
Roma e nelle sue variegate forme strutturali
(CECA, EURATOM, CEE, UE)
e nelle sue articolate rappresentatività
(dalla Europa dei 5 a quella dei 15 ed ora a quella dei 25),
la Comunità ha sempre avuto
l'obiettivo della fluidità dei traffici e della non penalizzazione
dei partner in tale processo.
L'arco alpino costituisce un vincolo sostanziale
a tale indiscutibile principio di liberalizzazione dei processi di
scambio.**

- 1. La emergenza valichi**
- 2. La coerenza tra obiettivo e processo attuativo dell'obiettivo**
- 3. Le azioni per ritardare la saturazione degli attuali assi**
- 4. La costruzione della rete ed il monitoraggio della stessa**
- 5. Gli impegni dei soggetti firmatari**
- 6. Conclusioni**

1. La emergenza valichi

Il tema legato al transito delle merci attraverso l'arco alpino costituisce una singolarità che danneggia sempre più l'economia dell'Italia e quindi quella dell'intera Unione Europea.

Il ruolo del nostro Paese all'interno del sistema economico dell'Unione Europea si evince chiaramente leggendo la distribuzione territoriale del PIL all'interno della Comunità; da tale lettura emerge che su 15 bacini territoriali europei leader, in cui il PIL pro capite supera i 25.000 euro, ben sette ricadono nel nostro Paese e, a differenza degli altri che sono distribuiti sull'intero sistema territoriale europeo, quelli italiani costituiscono una vera macro regione formata dal Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige, Veneto.

Questa macro regione quindi è un teatro economico chiave per lo sviluppo dell'intero sistema comunitario, un teatro che insieme al resto del Paese e, quindi all'Europa, vive in modo particolare una vera patologia.

Per capire tale preoccupante patologia verso cui il sistema logistico si sta sempre più, in modo irreversibile, avviando, sono sufficienti pochi dati:

nel 1967 lungo l'intero arco alpino sono transitati 19 milioni di tonnellate di merci

nel 2002 sono transitati 135 milioni di tonnellate di merci

nel 2010, ipotizzando una crescita limitata del PIL si prevede un volume di circa 150 milioni di tonnellate

Dal 1967 ad oggi la quantità delle merci lungo l'arco alpino è praticamente cresciuta del 700%, nello stesso arco temporale non si è attivata, in modo organico e concreto, la progettazione di nessun nuovo valico.

Il valore della merce transitato è stato, nel 2000, superiore a 108,4 miliardi di euro.

L'incidenza del costo del trasporto su tale valore in presenza di un sistema fisiologico dell'offerta di trasporto su ferro e su strada, si sarebbe dovuto attestare intorno al 5-7%, cioè pari a circa **6,2 miliardi di €**; in realtà tale valore, sia per i vincoli legati in molti casi alla chiusura di alcuni valichi, sia per le penalizzazioni imposte da vincoli di natura amministrativa quali gli "ecopunti", sia infine per l'assenza di adeguati interventi infrastrutturali quali i nuovi valichi del Frejus e del Brennero, supera il 15-18% e raggiunge in tal modo un valore pari a circa **18 miliardi di €**.

Tutto questo danneggia la competitività dei prodotti sia dell'Italia, sia dei Paesi che hanno interessi commerciali con l'Italia e con il Mediterraneo; tutto questo, in assenza di impegni concreti, misurabili anche in termini di garanzia procedurale, determina, nell'arco di un solo decennio, il prossimo, il blocco e la saturazione sui transiti lungo l'intero arco.

Questa analisi, questo convincimento fino ieri era solo un dato previsionale, oggi si basa su un supporto talmente misurabile da trovare sia i paesi gravitanti lungo l'intero arco alpino, sia l'Unione Europea, convinti di tale grave crisi nelle relazioni fra i Paesi.

2. La coerenza tra obiettivo e processo attuativo dell'obiettivo

Dobbiamo innanzitutto analizzare attentamente le singolarità del contesto territoriale in cui l'intero arco alpino produce sistematicamente danni irreversibili all'intero sistema economico comunitario.

Ebbene pochi economisti si soffermano su alcuni dati che descrivono da soli lo stato di reale emergenza che il nostro Paese vive direttamente da molti anni:

- nella macroregione costituita dai 7 bacini leader ricadenti in Italia si movimentano il 65% delle merci del Paese; in questa macro regione si produce il 56% del PIL nazionale; in questa macro regione si produce il 22% del PIL della Unione Europea.

Questa singolarità impone da un lato il convincimento che l'obiettivo strategico che si persegue è ampiamente motivato, dall'altro la necessità che ad ogni azione decisionale assunta faccia seguito, in modo concreto, un processo attuativo e non si ripeta come in passato la esperienza vissuta per i valichi del Frejus e del Brennero che da oltre venti anni sono legati ad accordi bilaterali mai resi operativi, o come le volontà di libera circolazione delle merci ancora ferme a vincoli burocratici anacronistici.

3. Le azioni per ritardare la saturazione degli attuali assi

Lo sviluppo dell'intera Unione Europea è legato alla crescita inarrestabile del trasporto delle merci; infatti alla crescita del trasporto delle merci è collegato biunivocamente la crescita del PIL.

In quarant'anni in Europa il PIL è cresciuto del 52%, il trasporto delle merci del 61%. Ciò che è davvero grave è che nei punti obbligati, nei cosiddetti "colli di bottiglia" tale crescita raggiunge livelli patologici. Anche qui sono sufficienti pochi dati relativi proprio al transito lungo l'intero arco alpino:

- nel 1967 lungo l'arco alpino sono transitati 19 milioni di tonnellate di merci
- nel 2002 lungo l'arco alpino sono transitati 135 milioni di tonnellate di merci
- nel 2010, con una previsione pessimistica del PIL, è previsto un volume di circa 150 milioni di tonnellate di merci
- dal 1967 ad oggi la crescita è stata del 700%

Questa obbligata ed indispensabile crescita non rende quindi possibile l'introduzione di limitazioni al transito dei veicoli pesanti nei punti di attraversamento alpino oggi disponibili, essa anzi ci impone una politica di breve periodo mirata a realizzare la corretta ristrutturazione degli attuali valichi stradali e ferroviari, in modo che l'utilizzo delle infrastrutture esistenti venga ottimizzato.

4. La costruzione della rete ed il monitoraggio della stessa

Per misurare concretamente i rischi che il mancato intervento congiunto dei singoli Paesi e della Unione Europea produce sulla crescita e sullo sviluppo, è utile ricordare che i valichi non sono più un segmento frontaliero, ma sono diventati ormai un segmento di un itinerario lunghissimo su cui vive e si sviluppa l'economia non di una Regione, ma di più Stati. Infatti non ha più senso parlare del valico del Frejus, del Bianco, del Sempione, del Brennero, del valico di Pontebba, ma:

- del Corridoio 5 che nella sua estensione di oltre 3000 Km incontra un vincolo nel transito attraverso il Frejus;
- del Corridoio Tirrenico – Genova – Rotterdam che incontra nel transito attraverso il Sempione un punto critico che azzerava le potenzialità di interscambio tra i due bacini marittimi del Mare del Nord e del Mediterraneo;
- del Corridoio Nord Sud che da Berlino fino a Palermo trova nel valico del Brennero una soluzione di continuità che rischia di compromettere, tra l'altro, le enormi potenzialità di due teatri geoeconomici quali quelli dell'area centro meridionale della Germania e della Padania.

Prende corpo così, alla luce di tale nuovo approccio alla politica dei valichi, anche un nuovo rapporto sia con i Paesi frontalieri come la Francia, la Svizzera e l'Austria, sia con l'Unione Europea.

5. Gli impegni dei soggetti firmatari

Occorre quindi, senza voler fare alcun terrorismo, simulare cosa succederà fra soli otto anni, cioè nel 2010, nella organizzazione del trasporto delle merci in Italia ed in Europa se si rimanesse inerti come lo si è stato in questi ultimi trent'anni.

In proposito è sufficiente un dato: **il costo da congestionamento, a scala europea, generato dal traffico delle merci, nel 2000 ha superato l'1% del PIL dell'intera Unione Europea; in Italia tale costo ha superato l'1,4% del PIL nazionale; tali valori, in assenza di adeguati interventi, raggiungeranno rispettivamente nel 2010 l'1,3% del PIL europeo e l'1,8% del PIL nazionale.**

Per capire la rilevanza di tale tematica, di tale funzione occorre confrontarsi, in modo asettico, con i macro dati che caratterizzano il nostro sistema economico e ricordare che:

- la produzione industriale italiana annuale è pari a 1.750.000 miliardi di lire (903,8 miliardi di €);
- l'incidenza del trasporto e dalla logistica su tale valore è pari al 20–22%, cioè è pari a 350.000 miliardi di lire (186 miliardi di €).

Nell'Europa dei 15 la produzione industriale annuale supera i 9.000.000 di miliardi di lire (4.648 miliardi di €) e l'incidenza del costo del trasporto della logistica supera 1.800.000 miliardi di lire (929,6 miliardi di €).

Quali sono le azioni che consentono un ridimensionamento di tali costi? Senza dubbio due:

- **L'organica ed urgente infrastrutturazione dei punti critici del tessuto connettivo che caratterizzano i processi logistici, intermodali e non.**
- **La vera liberalizzazione dell'intero comparto.**

Ed il primo tema vede al primo posto la costruzione dei nuovi valichi alpini, sia ferroviari che stradali, secondo i progetti indicati dalla "Legge obiettivo". Risulta infatti prioritario raggiungere l'obiettivo strategico del riequilibrio modale, rendendo disponibili infrastrutture idonee a migliorare la capacità di carico e la competitività del trasporto ferroviario.

E' necessario però chiarire che anche in presenza dell'immediato avvio dei lavori di costruzione delle infrastrutture, il prospettato sviluppo della modalità ferroviaria avrà dimensioni e tempi di realizzazioni tali da non consentire un ridimensionamento del trasporto stradale. La maggior capacità di trasporto su rotaia non sarà comunque sufficiente ad assorbire l'incremento della domanda di trasporto merci che stime prudenziali sulla crescita del P.I.L., citate in precedenza, considerano inevitabile. L'obiettivo di limitare l'utilizzo del trasporto stradale potrà quindi essere realizzato soltanto in termini relativi, diminuendo la quota di traffico terrestre di merci realizzata attraverso questa modalità. In termini assoluti non sarà invece possibile diminuire il volume di merci trasportate su strada.

Il trasporto su gomma rimarrà inevitabilmente per molti anni ancora la modalità di trasporto terrestre prevalente.

Per evitare quindi situazioni di paralisi della circolazione ed il conflitto con le comunità locali è necessario considerare la realizzazione di nuovi trafori che permettano di decongestionare quelli esistenti.

L'incremento della capacità di questi ultimi non ridurrebbe infatti la minaccia di danni ambientali causati dalla eccessiva concentrazione del passaggio dei veicoli. Un aumento dei punti di transito alpino consentirebbe invece una maggiore ripartizione del traffico ed ottimizzerebbe le tratte percorse dai veicoli.

Benché la crescita della domanda di trasporto giustifichi da sola la necessità di costruire nuovi valichi è importante evidenziare come la realizzazione di nuovi assi di transito possa essere fondata, anche in assenza di problemi di saturazione, su ragioni altrettanto valide.

Infatti, se la costruzione di un nuovo valico ridimensionasse di un solo punto percentuale l'incidenza del costo della logistica e del trasporto, otterremmo già un valore annuale pari a 17.000 miliardi di lire (8,78 miliardi di €), un valore che si distribuirebbe in modo diffuso nel tessuto economico del Paese.

6. Conclusioni

Questa coscienza e questo rinnovato convincimento sulla improcrastinabile esigenza di garantire l'attuazione delle volontà assunte dai vari organismi istituzionali coinvolti portano quindi i firmatari del presente documento a divenire soggetti preposti al monitoraggio dell'avanzamento delle scelte e delle decisioni e, ove necessario, anche soggetti catalizzatori di iniziative per garantire l'efficacia e la tempestività delle scelte stesse. Con una sistematicità semestrale si verificherà se:

•

la più volte richiesta stagione di liberalizzazione sia davvero diventata misurabile e leggibile in tutti i processi logistici, in tutte le varie modalità di trasporto, attraverso non gattopardesche forme di normazione, ma attraverso reali azioni strutturali

•

lungo gli attuali valichi stradali sia cessata la penalizzazione burocratica che è ancora più dannosa di quella fisica in quanto penalizza non solo la competitività dei prodotti, ma rischia di distruggere le filiere logistiche dell'Italia e dell'intero sistema comunitario e rischia di incrinare i sistemi gestionali del mondo del trasporto su gomma

•

**siano stati adeguatamente attivati tutti gli interventi necessari
per garantire, attraverso il ricorso ai sistemi telematici,
una ottimizzazione del carico dei vettori
su strada e su ferrovia**



**siano state attivate le opere di adeguamento dei valichi
ferroviari e stradali esistenti e se siano state concretamente
rese operative le forme di incentivo per il trasferimento di
quota della domanda di trasporto dalla strada alla ferrovia**



**la costruzione dei nuovi valichi ferroviari del Frejus, del
Sempione e del Brennero, nonché l'adeguamento ed il
miglioramento del sistema dei valichi stradali, abbia trovato
finalmente certezze sia nel cadenzamento dei tempi di
progettazione e di esecuzione, sia nei processi di
finanziamento**



**esistano soggetti responsabili di ogni corridoio plurimodale
capaci di garantire l'intero processo realizzativo e gestionale
del corridoio stesso, se esistano in particolare soggetti garanti
dei corridoi Lione – Kiev, Genova – Rotterdam,
Berlino – Palermo**

**Questa Carta di Cuneo
dovrà rappresentare un punto di non ritorno
alle vecchie logiche bilaterali,
agli schieramenti di tipo localistico,
ed essere sempre un riferimento chiave
perché l'approccio alla tematica dei valichi,
alla tematica delle relazioni all'interno della comunità,
alla tematica della competitività,
sia vissuto non da un singolo Paese ma dalla intera
Unione Europea.**

Cuneo, 12 maggio 2003