

“A seguito della conferenza stampa del Commissario Violeta Bulc del 29 giugno scorso e successiva pubblicazione della lista dei progetti considerati eleggibili del primo bando annuale e multi-annuale dell’iniziativa CEF- Connecting Europe Facilities” apprendo con sorpresa il mancato finanziamento per l’opera AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.

La realizzazione del III Valico dei Giovi costituisce, avuto riguardo a indiscutibili dati di traffico, l’unico concreto strumento di alimentazione dell’Europa meridionale da sud attraverso il sistema portuale italiano (includendo anche il ruolo dei porti del mezzogiorno) ed il sistema infrastrutturale e dei retro porti del Nord Ovest nello spirito dei regolamenti 1315 e 1316. Tanto che, Voi ne siete di certo informati, con una decisione di segno del tutto opposto, proprio negli scorsi giorni, la Svizzera, in nome di esigenze di crescita e di competitività, ha deciso il raddoppio (dopo soli sette anni dalla inaugurazione!) di alcune tratte di alimentazione del Loetschberg oltre al completamento del Gottardo, opere con le quali il terzo valico si pone in immediata contiguità. In breve, senza una accelerazione del Terzo valico si produrrà – e purtroppo già si produce – il rischio che il corridoio Alpi Reno funzioni solo verso sud, e cioè per alimentare la pianura padana dai porti del Nord Europa, e non nella sua tratta meridionale per collegare, viceversa, il sistema portuale ligure e del mezzogiorno e il Nord ovest del paese ai loro mercati della pianura padana e della Baviera.

Né può giustificarsi la proposta della Commissione in quanto il terzo valico costituirebbe soluzione “non transfrontaliera” a differenza degli interventi per il nodo Torino Lione e Brennero. Rilevo, infatti, che nell’ambito della priorità 1 “Rimozione dei bottlenecks e realizzazione dei collegamenti mancanti” nella lista dei progetti elencati dalla Commissione Europea per l’eleggibilità agli Stati Membri, una serie di lavori su linee ferroviarie proposte da Germania, Francia, Belgio e Spagna hanno ricevuto il massimo del finanziamento possibile, pur non essendo sezioni transfrontaliere ma semplici colli di bottiglia esattamente come il Terzo Valico. Non sono chiari, in breve, la metodologia e il criterio impiegati dalla Commissione Europea per giustificare, in alcuni paesi il finanziamento di bottlenecks non transfrontalieri mentre per l’Italia ci si limiterebbe a finanziare solo infrastrutture transfrontaliere come il Brennero e la Lione Torino o addirittura della navigazione del Po (che, oltretutto, va detto con chiarezza, non hanno un senso trasportistico nitido come il corridoio Reno Alpi nella prospettiva del rilancio dei traffici di corridoio da sud).

Mi permetto di chiederVi, quindi, anche ai sensi dell’art. 117 C., che, in occasione della riunione del Comitato di programma organizzata dalla Commissione Europea con i rappresentanti degli Stati Membri il 10 luglio prossimo a Bruxelles, il Delegato italiano proponga formalmente una correzione delle determinazioni della Commissione così che prevalga una scelta ispirata ai principi di coesione di cui all’art. 170, T^{fu}e ed ai citati Regolamenti 1315 e 1316, e di crescita di cui all’art. 5, T^{ue}: e così la realizzazione del Terzo valico, come strumento di integrazione del sistema del nord ovest con i suoi mercati oltre le Alpi, possa procedere in sintonia con i tempi che, purtroppo, la Svizzera sa garantire molto meglio di noi per attuare Loetschberg e Gottardo. Quanto sopra, oltretutto, allo scopo di evitare scelte di politica dei trasporti europee e nazionali inconsistenti, contrarie alla ragionevolezza e disarticolate, appunto, dai principi europei di coesione, della crescita e di competitività”.