

## **RUOTE D'ITALIA 20 GENNAIO 2021**

Quando si parla di politica dei trasporti è sempre bene mai dimenticare quanto più volte evidenziato negli studi presentati da Confcommercio-Confrtrasporto. Accessibilità, infrastrutture, connessioni, ambiente i punti fondamentali per far crescere il Paese e la sua economia.

Questi elementi richiedono lungimiranza dei decisori politici che devono avere una visione a largo respiro e soprattutto immaginare il futuro. Insomma pensare in grande.

Fu questo che generò sia nel 2005 che nel 2013 la definizione delle reti TEN –T (trans European Network) che portò a redigere l'impianto strutturale, utile allo sviluppo dell'economia europea in una Unione a 27 Stati.

I coordinatori furono i due commissari europei che erano stati, in tempi diversi, gli ispiratori del progetto di evidente struttura strategica, Karel Van Miert e Loyola De Palacio. In quella visione l'Italia era un paese che doveva, nell'interesse dell'economia europea, essere attraversato da quattro corridoi. Uno di questi, quello che congiungeva Berlino a Palermo includeva anche il Ponte sullo Stretto.

I collegamenti Genova e Rotterdam, i corridoi Baltico-Adriatico e Helsinki-La Valletta rispondevano agli interessi dei paesi del Nord Europa che sentivano la necessità di interagire con il bacino del Mediterraneo. Non fu facile comprendere come il collegamento tra Genova ed i valichi del Sempione, del San Gottardo e quello del Brennero avrebbero dato vita ad un'area tra la parte settentrionale dell'Europa e quella del Mar Mediterraneo, che attraversa la regione più attiva e più ricca dell'Europa, senza dimenticare parti di regioni come il Piemonte, la Liguria, Emilia Romagna e Veneto.

Quella visione avrebbe regalato all'Italia, tra gli altri, un collegamento tra il continente Europa e la Sicilia. Solo alcune sciagurate scelte limitarono la potenzialità del progetto. Mettendo in discussione il ponte sullo Stretto, valutato ed anche finanziato dall'Unione europea, rallentato la Tav, il terzo valico, abbiamo creato le condizioni per penalizzare non solo il Mezzogiorno del Paese ed il suo sistema logistico, ma l'economia italiana che dalle connessioni con i sistemi portuali del Nord Europa avrebbe tratto vantaggi.

Ho parlato all'inizio di lungimiranza e questo mi porta a riferire quanto i paesi del Nord Europa, proprio in questi tempi, abbiano dimostrato di esserne in possesso. Il Parlamento danese ha dato il via all'inizio dei lavori dal 1° gennaio di un tunnel (Fehmarn Belt) che congiungerà lo stato più a Nord della Germania con la Danimarca ed uscirà a Sud di Copenaghen. Un tunnel sottomarino, lungo 18 chilometri che conterrà una ferrovia ed una autostrada a quattro corsie entro il 2029. Germania, Danimarca e Svezia saranno così unite in circa tre ore da una infrastruttura che genererà benefici enormi al turismo ed al commercio.

Questo significa pensare alla grande! In Italia nonostante i progetti e la cantierabilità dei lavori sul Ponte dello Stretto siano una realtà, immaginiamo nuovi dibattiti, approfondimenti, studi, etc.

Connessione, accessibilità rispetto ambientale, infrastrutture troverebbero una risposta che darebbe alla nostra economia una spinta notevole. Occorre mettere da parte elucubrazioni e posizioni precostituite. La politica dei trasporti non è di destra o di sinistra. E' una esigenza dell'economia di un Paese.

**Paolo Uggè**