

Il Libro Bianco della Ue Da «cieli aperti», alle ferrovie: minor dipendenza dalla gomma per rilanciare l'economia

Europa Tremila miliardi per la grande rete unica

Mercati aperti, più infrastrutture, incentivi e disincentivi pro ambiente

DI SIMONE FANTI

In un mondo in cui «il prezzo del petrolio è in aumento, la congestione del traffico è in crescita e il cambiamento climatico incombe, il sistema dei trasporti dell'Unione Europea necessita di un radicale rinnovamento per mantenere il suo ruolo di motore dell'economia e stare al passo con una competizione globale sempre più agguerrita». Con queste parole Sim Kallas, vicepresidente della Commissione europea e commissario per i Trasporti, apre il Libro bianco sul settore che delinea la direzione degli interventi comunitari nel prossimo decennio. Buoni propositi che hanno preso letteralmente vita il 15 dicembre scorso con il voto della risoluzione dell'euro-parlamentare di origine belga Mathieu Grosch.

Gli investimenti

Ora si passa alla fase attuativa di un programma che prevede investimenti per quasi 3 mila miliardi di euro: il costo di sviluppo delle infrastrutture europee è stato stimato in 1.500 miliardi per il periodo 2010-2030, a cui si ag-

giungono 550 miliardi per il completamento delle opere classificate Ten-t, la rete transeuropea dei trasporti già approvata in passato. Di questi oltre 215 miliardi verranno spesi per l'eliminazione dei colli di bottiglia. In fine, verranno spesi altri mille miliardi per investimenti, attrezzature e aree di ricarica per i nuovi veicoli a basse emissioni di anidride carbonica.

Gli interventi in progetto finora non erano infatti sufficienti: gli studi effettuati dagli organi della comunità europea dimostrano che mantenendo immutato il trend di sviluppo del settore «nel 2050 oltre il 90% dei trasporti dipenderebbe dal petrolio, mentre l'energia ricavata da fonti rinnovabili si attesterebbe ancora di poco sopra al 10%, obiettivo in realtà fissato per il 2020», cita il rapporto. Il report prosegue affermando che «tra poco meno di 40 anni le emissioni di CO2, provocate dai trasporti rimarrebbero di un terzo sopra i livelli del 1990 e che i costi dovuti alla congestione aumenterebbero del 50%».

Dati che impongono un cambiamento di rotta rapido per un segmento che vale il 5% del Pil

europeo e impiega in maniera diretta 10 milioni di persone.

La prima parola d'ordine è efficienza. Anche incentivando l'uso di mezzi alternativi alla gomma: il trasporto merci sulle brevi e medie distanze (grosso modo al di sotto dei 300 km) continuerà ad essere effettuato in larga misura su strada. Per questo l'Unione premerà per l'adozione di nuovi motori e carburanti più puliti. In particolare le soluzioni elettriche o a idrogeno che consentiranno di ridurre anche l'inquinamento acustico aprendo la porta allo spostamento della consegna merci nelle aree urbane alle ore notturne. L'impegno sancito nei dieci obiettivi del libro bianco dei trasporti vede poi una virata decisa di due nuovi principi: «chi utilizza paga» e «chi inquina paga» con sistemi di incentivi e disincentivi. Entro il 2030 la volontà dell'Unione è quella di dimezzare nei centri urbani l'uso delle vetture con carburanti tradizionali per eliminarle del tutto entro il 2050.

Spazio unico

Ma il Libro bianco dell'Unione nasconde anche un impegno molto

più profondo: la volontà di creare uno spazio dei trasporti comune. Il progetto è partito con il Cielo unico europeo che vuole facilitare il trasporto di persone e di merci e ridurre i costi di esercizio e proseguirà in campo ferroviario.

Per far sì che questo spazio unico su rotaia prenda il via, devono essere rimossi ostacoli di tipo tecnico, amministrativo e giuridico spingendo il piede sull'acceleratore delle liberalizzazioni dei sistemi ferroviari nazionali. Infine toccherà al settore marittimo con la creazione di una Cintura blu in cui gli adempimenti burocratici saranno comuni e molto semplificati. L'apertura del mercato dovrà comunque andare di pari passo con la creazione di posti e condizioni di lavoro di qualità. Su questo fronte i programmi comunitari di ricerca come il sistema di gestione del traffico aereo Sesar, quello del traffico ferroviario Erms, il monitoraggio del traffico navale Safesenet e i programmi di sviluppo di sistemi di trasporto intelligente (Sti) saranno strategici per unificare rete e sistemi tanto differenti da paese a paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bartolomeo Giachino (Consulta dell'autotrasporto)

Più rapidi con lo sportello unico doganale

La *roadmap* è tracciata, l'importante è approvare i provvedimenti in tempi rapidi. Questa l'opinione di Bartolomeo Giachino (nella foto), presidente della Consulta dell'Autotrasporto e della logistica che ha il compito di approvare il Piano nazionale della logistica.

Quali sono gli interventi urgenti per alleggerire le procedure e portarci al piano dei competitor stranieri?

«A breve occorre accelerare il processo dello sportello unico doganale coinvolgendo molto di più gli spedizionieri e il mondo dei trasporti. Le

dogane devono capire che sui controlli ci giochiamo gran parte della competitività dei porti italiani. La seconda questione attiene ai collegamenti tra porto e rotaia. Le inefficienze ci fanno perdere traffici rispetto a Rotterdam e Anversa».

Quali invece devono essere le politiche e gli interventi per il futuro?

«Li abbiamo elencati nel Piano Nazionale della logistica: dalla riforma dei porti e degli interporti, alla Piattaforma telematica per diminuire i tempi di attesa al carico e allo scarico e i tempi di attesa ai varchi portuali, alla

Va attivata una piattaforma telematica per diminuire i tempi di attesa



riforma della normativa sull'autotrasporto».

E poi c'è il problema dell'impronta ecologica dei trasporti. In molti paesi dell'Unione si sta riflettendo sull'opzione di far pagare i mezzi anche in base al grado di inquinamento generato. Come ci si dovrebbe muovere in Italia?

«Questo è un tema importante da affrontare in un quadro organico tenendo conto che l'Italia è l'unico Paese che per andare in Europa deve passare dai valichi alpini con costi notevoli per i nostri trasportatori. Negli anni scorsi abbiamo dato 83 milioni di incentivi a chi ha sostituito i vecchi mezzi con gli Euro 5».

S. FAN.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fausto Forti (Confetra)

Puntare sui porti, ma ne bastano quattro

Il settore dei trasporti «vale il 7% del Pil nazionale, dà lavoro a mezzo milione di persone, garantisce i flussi di beni del commercio estero italiano», spiega Fausto Forti (nella foto), presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. «Certamente si può e si deve fare di più e di meglio. Esistono infatti numerosi colli di bottiglia amministrativi e operativi che riducono notevolmente la velocità dei processi e rendono imprevedibili i tempi medi di resa».

Quali devono essere le politiche e gli interventi più lungimiranti?

«Tutti gli indicatori ci dicono che la

Gli attracchi devono però essere di livello eccellente e specializzati



dotazione infrastrutturale italiana è sotto la media europea. Questo *gap* deve essere recuperato, pena la marginalizzazione dell'Italia dai grandi flussi commerciali. È necessario attivare una connessione ferroviaria veloce tra la Svizzera e il sistema portuale ligure; occorre valorizzare la nostra portualità puntando solo su 4 porti eccellenti e vanno potenziati i principali valichi stradali alpini».

Le autostrade del mare, ovvero la possibilità di sostituire i trasporti viari con trasporti via mare, sono una soluzione?

«Lo *short sea shipping* è da anni un

grande progetto europeo cui l'Italia può dare un forte contributo. La libertà di cabotaggio marittimo è un dato acquisito. Peraltro bisogna evitare illusioni. Il territorio italiano è lungo, ma non tanto da rendere competitivo nei confronti del tuttostrada il traghettamento delle merci da Genova o Ravenna per il Sud d'Italia. Oggi è fortemente sviluppato solo il cabotaggio con la Sicilia. Ovviamente, più lunga è la tratta marittima più conveniente diventa il cabotaggio; sta infatti crescendo il trasporto marittimo con Francia e Spagna. Sicuramente sarebbe utile promuovere a livello europeo un sistema di incentivi tipo l'Ecobonus che ha dato buoni risultati nel cabotaggio domestico».

S. FAN.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paolo Artoni (Artoni)

Tariffe minime, per bloccare i «pirati»

Le parole d'ordine di Paolo Artoni (nella foto), direttore industriale di Artoni una delle più importanti realtà italiane nel settore dei trasporti e della logistica Integrata, con oltre 13.000 aziende clienti e 6 milioni di spedizioni l'anno (25 mila al giorno). Artoni nel 2010 ha fatturato 235 milioni di euro dando lavoro a 598 dipendenti.

Quali sono gli interventi più urgenti per il settore?

«Innanzitutto combattere l'illegalità con controlli per diminuire gli illeciti e il lavoro in nero. Questa concorrenza sleale porta a una diminuzione delle tariffe e dei margini. Una situa-

zione che costringe a ridurre gli investimenti nello sviluppo, nella ricerca e nelle persone. Legalità vuole dire anche tariffe minime per garantire la sicurezza e il rispetto delle ore di guida massime per gli autisti».

Come vanno i rapporti con gli istituti di credito?

«È necessario che il sistema bancario sostenga le imprese. Le aziende si trovano da un lato a pagare i fornitori e i padroncini per far funzionare il network dall'altro sono di fronte al costante rischio degli insoluti».

Si parla da sempre di portare le merci dalla gomma alle rotaie. È un'ipotesi fattibile?

«In futuro forse sì se si liberalizzerà

La concorrenza sleale porta alla diminuzione dei margini e a contrarre gli investimenti

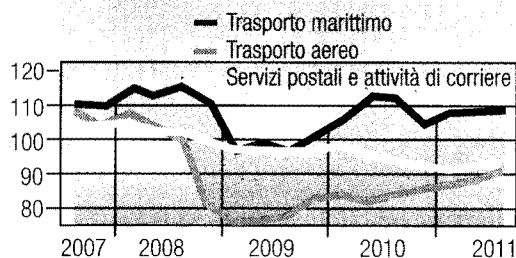


il mercato. Oggi la concorrenza è praticamente inesistente. È poi necessario essere certi dei tempi per poter programmare il trasporto secondo le necessità del cliente. Fino a non molti anni fa era possibile organizzare i propri traffici in modo tale che parte della merce, soprattutto quella che viaggiava nella seconda metà della settimana in direzione Nord-Sud e tra i grandi poli industriali italiani, prendesse la via del treno. Le esperienze positive c'erano ma adesso, con una gestione a compartimenti stagni della rete ferroviaria tutto si è fatto più difficile e frammentato. Gli operatori privati che forniscono un servizio su rotaia non hanno un livello di capillarità adeguata al nostro business».

S. FAN.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

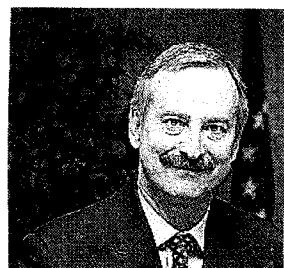
Il fatturato dei servizi



Terzo trimestre 2007 - terzo trimestre 2011. Indici destagionalizzati

Fonte: Istat - Gennaio 2012

Conc



Mobilità Siim Kallas, commissario Ue ai trasporti

Il traffico merci e passeggeri

	Merci (migliaia di tonnellate)	Passeggeri (migliaia)	Merci (variazione % su anno precedente)	Passeggeri (variazione % su anno precedente)
2005	508.946	78.753	4,9	-5,5
2006	520.185	85.984	2,2	9,2
2007	537.327	86.969	3,3	1,1
2008	526.218	90.157	-2,1	3,7
2009	469.830	92.707	-10,7	2,8
2010	494.091	87.657	5,2	-5,4



Con il termine "traffico merci" e "traffico passeggeri" si intende il totale degli imbarchi e degli sbarchi - Il traffico passeggeri esclude i croceristi in transito

