

UNIONE INTERPORTI RIUNITI

LIBRO BIANCO

Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

Bruxelles, 28.3.2011
COM (2011) 144 definitivo

POSITION PAPER

Negli anni più recenti i trasporti si sono configurati come uno degli argomenti più discussi essendo ormai concepiti non più solo come la necessità di creare collegamenti fra punti, ma come l'opportunità di intessere relazioni e attivare dinamiche di mobilità e di scambio a più livelli, in grado di incidere e condizionare fortemente il modus operandi delle società che ne beneficiano.

Questa nuova concezione, sicuramente più adeguata al ruolo sociale dei trasporti, alimenta da tempo un'animoso discussione, soprattutto attorno ai tavoli istituzionali, più che mai consapevoli adesso dell'importanza di disciplinare i trasporti al fine di direzionarne gli effetti ottimizzandone gli impatti.

Il Libro Bianco che la Commissione Europea sottopone oggi alla nostra attenzione si inserisce proprio in questo contesto e si presenta come il tentativo di confezionare un'offerta unica europea dei trasporti ripensando, razionalizzando e canalizzando in maniera adeguata alle nuove dinamiche di mercato, gli interventi infrastrutturali e quelli finanziari sulla base di una logica globale di rete e non più di punto che si è rivelata nel tempo decisamente fallimentare e poco proficua.

Il criterio da seguire, così come lo suggerisce la Commissione nelle sue 34 pagine circa (versione italiana), non è più quello della necessità fine a sé stessa, ma quello della funzionalità che parte dall'individuazione di situazioni infrastrutturali prioritarie ad alto valore aggiunto, alle quali si affiancano elementi di supporto, alle prime appunto funzionali.

Se tale linea fosse confermata, la stessa comporterebbe un ripensamento importante, a livello nazionale e di conseguenza locale, delle politiche di sviluppo o meglio di intervento e di investimento e con tutto questo, la riconsiderazione dell'opportunità di alcuni progetti se gli stessi non si inseriscono nella prospettiva unica europea.

L'auspicio è che si possa procedere in tal senso in maniera il più razionale e coscienziosa possibile proprio per gli impatti che gli interventi infrastrutturali finalizzati al trasporto delle merci e delle persone possono avere sulla morfologia in senso lato di un territorio.

Razionalizzazione, sostenibilità, innovazione tecnologica, efficienza, interoperabilità sono queste le parole chiave che dominano l'elaborato comunitario e sulle quali l'Unione Interporti Riuniti ritiene opportuno che si investa, non soltanto in termini finanziari, ma anche intellettuali, di ricerca, di progettualità, con l'unica accortezza che il tutto sia calato nella realtà effettiva, in tutti i suoi strati, prevedendo interventi anche su azioni e progetti, magari di più piccola entità e non immediatamente visibili, in grado, però, di esercitare un'azione frenante importante sulle *grandi opere* che sarebbero già zoppe in partenza se non adeguatamente sorrette alla base.

Ecco perché riesce difficile pensare ad uno spazio unico europeo dei trasporti, così come lo disegna la Commissione Europea, lì dove permangono situazioni ataviche di grave carenza e inadeguatezza infrastrutturale e strutturale, tipiche di quelle aree dove la miopia della classe politica dirigente ha trascurato l'implementazione di un settore, quello dei trasporti, che se funzionante in modo ottimale attiva automaticamente dinamiche di sviluppo.

Così come riesce difficile pensare ad uno spazio unico europeo dei trasporti, lì dove permangono iniquità amministrative nella gestione di particolari procedure e pratiche di trasporto (es. dogana) imputabili ad un substrato culturale di convenienza e di interessi, radicatosi nel tempo e tacitamente avallato.

Così come sembra alquanto riduttivo dichiarare che la realizzazione di un spazio unico europeo dei trasporti dipenda in larga parte dalla creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. Sicuramente i binari sono una componente essenziale del trasporto intermodale, ma a poco servono e servirebbero, se il loro utilizzo non viene inserito in una politica di trasporto globale che contempli anche dinamiche di natura commerciale e strategie di distribuzione world wide intelligenti, di fronte all'evidente necessità di educare un mercato, quello della domanda, passivamente ancora cliente in larga parte dell'offerta camionistica.

E' pur vero che la visione del Libro Bianco dovrebbe caratterizzare un arco temporale di circa 40 anni, ma certo questo non aumenterà l'efficacia dei propositi comunitari se gli stessi non saranno accompagnati da un'azione di dialogo, di confronto e di collaborazione forte con gli organi decisionali nazionali e soprattutto con chi ancora non coglie le potenzialità di *pensare europeo*.

L'Europa ha sicuramente bisogno di ritrovarsi in una cornice unica di sviluppo e quella che prospetta il Libro Bianco era tanto più necessaria a fronte dei recenti cambiamenti prospettici che hanno messo in moto frenetici tentativi di contenere una crisi economica tuttora in corso e che dovranno essere incanalati verso un orizzonte comune per evitare interventi solitari e per incentivarne degli altri che puntino invece all'integrazione.

La tabella di marcia descritta nel Libro Bianco avrebbe, però, bisogno di un'ulteriore spinta che proietti l'Europa verso il mondo. L'impressione è che le linee guida proposte si dipanino secondo logiche implosive che si riversano solo ed unicamente verso l'Europa dove il cerchio si chiude. Focalizzare l'attenzione sul valore aggiunto che un cambiamento di marcia importante potrebbe avere sugli Stati Membri è solo il primo gradino, sicuramente faticoso, di una piramide che dovrebbe proiettarsi verso confini ben più ampi e competere con i continenti restanti alcuni dei quali spiccano per i sorprendenti livelli di progresso raggiunti associati a tempistiche davvero rapide.

Conclusioni

L'Unione Interporti Riuniti concorda in sostanza con quanto pianificato dalla Commissione Europea per tutti i capitoli del Libro Bianco, ritiene però opportuno che parallelamente allo stesso si elabori un manuale d'uso ancor più incisivo e spalmato su un arco temporale più breve dei 40 anni, affinché il tutto non rimanga un elenco di buoni propositi destinati ad essere nuovamente rivisti e modificati tra 5 o 10 anni e affinché aumenti il livello di credibilità della Commissione Europea che smetta finalmente i panni di buona consigliera e assuma un ruolo decisionale e impositivo più forte contenendo i localismi che rappresenteranno sempre un freno all'Europa in senso lato.

Il manuale d'uso che la UIR propone dovrebbe configurarsi come uno strumento intermedio tra l'oggi e il 2050 che, in linea con la visione di lungo termine, indichi le azioni prioritarie conseguibili in un arco temporale di 10 anni e con esse gli indicatori chiave da monitorare periodicamente per localizzare i ritardi da sanare con interventi mirati e in linea con gli obiettivi di medio e lungo termine.

Lì dove il Libro Bianco si configura come il libro delle strategie, il manuale d'uso che la UIR suggerisce si configura come il libro delle azioni.