

LA DISCIPLINA DEI TRASPORTI NELL'UNIONE EUROPEA

Perchè la UE si occupa di trasporti ed in che modo ?

Quella dei trasporti è una delle prime politiche comuni dell'Unione europea. Fin dall'entrata in vigore del trattato di Roma nel 1958, la politica della neonata CEE si è concentrata sull'eliminazione degli ostacoli alle frontiere tra gli Stati membri; questo richiedeva, fra le altre cose, lo sviluppo di grandi reti europee, le quali potessero concretamente mettere in comunicazione i diversi Stati membri ed i loro cittadini.

Seppure la libera circolazione di persone e merci all'interno della UE resti l'obiettivo primario, la politica dei trasporti presenta numerose connessioni con altre politiche dell'Unione : le scelte in materia di trasporti hanno ad esempio riflessi diretti sulla lotta al cambiamento climatico.

Si parla spesso di intermodalità e/o trasporto combinato; di cosa si tratta?

La politica della UE in materia di trasporti è orientata allo sviluppo il più armonioso e coerente delle diverse modalità di trasporto, in particolare attraverso la co-modalità, ossia l'utilizzo di ciascuna modalità di trasporto (terrestre, marittima, aerea), nella maniera più efficace.

Più precisamente, il trasporto combinato o intermodale consiste nel trasporto di merci fra gli Stati membri (e non solo), nel quale il veicolo utilizza la strada nella parte iniziale del percorso e, nel resto, la ferrovia, una via navigabile o un percorso marittimo, ed effettua il tragitto finale su strada:

- fra il punto di carico della merce e la stazione ferroviaria più vicina possibile, per il tragitto iniziale e fra la stazione ferroviaria di arrivo più vicina ed il punto di destinazione della merce, per il tragitto finale, oppure
- in un raggio che non sia superiore a 150 Km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o sbarco.

L'intermodalità consiste quindi nell'utilizzo di diversi mezzi di trasporto per fare compiere ed una unità di carico l'intero viaggio da partenza a destinazione, con l'obiettivo primario di :

- ridurre al massimo il traffico su strada ed i conseguenti danni all'ambiente
- ridurre il congestionamento del traffico, i ritardi e gli incidenti

Cosa si intende per unità di carico?

Un carico è unitizzato quando la merce viene “confezionata” in modo da poterla movimentare con sistemi “unificati” e validi per tutti i mezzi di trasporto. L'invenzione e l'uso su larga scala del container negli anni 60 venne paragonato alla rivoluzione rappresentata dal passaggio fra l'uso del vapore ed il motore a scoppio. Viceversa, è rimasto pressoché invariato il modo di manipolare e

trasportare la merce sfusa, come le granaglie, che vengono sempre sistemate nelle stive della nave, seppure con mezzi più moderni di carico e scarico.

Tutte le altre merci, purché di dimensioni compatibili con quelle dei container, vengono sistemate in questi scatoloni, che hanno le stesse misure in tutto il mondo, gli stessi limiti di portata e vengono movimentati con gli stessi tipi di attrezzature in tutti i terminal. Senza l'adozione di questo sistema, l'intermodalità avrebbe incontrato grossi limiti alla sua espansione.

Una proposta di direttiva (tuttavia non adottata) proponeva l'adozione di norme armonizzate con l'obiettivo di garantire un utilizzo più efficace e sicuro delle nuove unità di carico intermodale (contenitori e casse mobili); fra gli obiettivi di questa direttiva sarebbe rientrata inoltre l'instaurazione e la "definizione" di una unità europea di carico intermodale, vale a dire una unità concepita per il trasporto di merci utilizzata in Europa.

L'obiettivo è quindi quello di aumentare la competitività del trasporto intermodale armonizzando le procedure di omologazione dei contenitori, la manutenzione ed il loro collaudo periodico. La mancanza di armonizzazione fra i vari Stati impone quindi una miglior disciplina della materia, soprattutto per ragioni di sicurezza. Basti pensare al fatto che un contenitore troppo usurato e non sottoposto a collaudi periodici è suscettibile di non reggere il carico e sfasciarsi durante il trasporto o sganciarsi al momento dell'imbarco, con gravissimi rischi per persone e cose.

Cosa sono le reti transeuropee?

Le reti transeuropee consistono in progetti infrastrutturali d'interesse comune ed hanno come obiettivo quello di rafforzare l'intermodalità dei trasporti. Esse mirano a favorire la nascita di una rete integrata di trasporti che copra tutta l'Unione ed utilizzi tutti i modi di trasporto. La Spagna aveva ad esempio uno scartamento ferroviario diverso rispetto alla Francia. Al confine la merce veniva trasbordata dai carri che giungevano dal resto d'Europa, costituendo in tal modo una strozzatura enorme al traffico. Si ovviò in un primo tempo con l'adozione di carri speciali, in grado di adattare i carrelli al diverso tipo di scartamento; successivamente, però, la rete è stata armonizzata a quella europea.

Le reti divengono quindi "transeuropee" quando tutte le infrastrutture sono state adeguate ed armonizzate in modo che ogni strozzatura ed ogni discontinuità possa essere eliminata. Nel lessico dell'Unione si parla quindi di TEN-T per indicare il Trans-European Network for Transport, il quale si distingue dai "TEN" relativi alle telecomunicazioni e all'energia. Tutte queste reti vengono considerate un prerequisito indispensabile per la realizzazione del mercato interno. Nell'ambito dei trasporti, lo scopo perseguito è la realizzazione di un'unica rete multimodale che integri i trasporti via aria, via terra e via acqua.

Una forma di trasporto poco utilizzata ma dotata di grandi potenzialità è costituita dalle vie

navigabili interne: tramite il programma NAIADES, l'Unione cerca di promuovere questo tipo di trasporto, il più sostenibile fra le modalità di trasporto via terra. Secondo la Commissione, lo sviluppo del trasporto tramite le vie interne comporterebbe sia una riduzione dei costi sia un incremento dell'occupazione nel settore.

Cos'è il corridoio 5?

Il corridoio 5, per usare le parole del ministro che lo ha presentato è “un asse destinato a portare sviluppo dove c'è degrado, comunicazione dove c'è desolazione, mercato dove c'è bisogno”. Esso costituisce la concretizzazione dell'idea di rete transeuropea. Si tratta di una linea di comunicazione che collega Lisbona a Kiev, toccando Madrid, Barcellona, Lione, Torino, Venezia, e Budapest per proseguire.

Sarebbe limitativo definirla “strada”; sarà infatti un grande flusso da gestire con strade, ferrovie, vie d'acqua ed aeree, con reti virtuali, fasci di fibre ottiche per le telecomunicazioni e infrastrutture logistiche, con l'individuazione di spazi di stoccaggio delle merci ed altre necessità da destinare alle industrie e commerciali.

In cosa consiste il programma Marco Polo?

Il programma Marco Polo è nato proprio con l'obiettivo di favorire l'integrazione dei diversi sistemi delle reti di trasporti dei diversi Paesi membri. Il programma mira altresì a ridurre la congestione delle infrastrutture stradali, trasferendo una parte del traffico merci dalla strada verso la navigazione marittima a corto raggio, la ferrovia e la navigazione interna.(fiumi e laghi).

La seconda edizione del programma prevede, fra l'altro, la concessione di un contributo finanziario comunitario destinato a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci. Pur mantenendo le stesse condizioni per quanto riguarda il finanziamento ed i requisiti per accedervi, vi sono comunque due nuove caratteristiche:

- una maggior copertura geografica: per fornire una miglior prestazione a livello ambientale nel sistema di trasporti dell'UE, le opzioni intermodali e le alternative al trasporto su strada devono essere prese in considerazione anche all'esterno della UE;
- nuovi tipi di azioni: il prossimo programma Marco Polo deve conseguire una riduzione complessiva del trasporto internazionale di merci su strada basandosi sullo sviluppo delle autostrade del mare e su azioni intese ad evitare il traffico su gomma.

Il Marco Polo fissa inoltre obiettivi quantificati e verificabili di trasferimento modale. Nello specifico si tratta di mantenere inalterata, magari a distanza di due anni, la ripartizione del traffico tra i vari modi di trasporto. La quantità di merce trasportata aumenta – in termini assoluti – in continuazione: di conseguenza, mantenere agli stessi livelli il traffico stradale per due anni

significa, di fatto, aver trasferito ad altri sistemi di trasporto quote importanti di traffico.

Il programma Marco Polo contribuisce al finanziamento di tre tipi di progetto:

- trasferimenti di una parte del traffico stradale ad altri modi di trasporto, mediante aiuti per la fase di avviamento di nuovi servizi di trasporto merci non stradale. La creazione di tali nuovi servizi è sempre rischiosa perchè, per essere redditizi, i servizi di linea marittimi, ferroviari e fluviali devono sfruttare la propria capacità di carico in misura non inferiore al 70/90%. I costi per la creazione di nuovi servizi possono essere finanziati fino alla concorrenza del 30%
- azioni catalizzatrici per progetti innovativi volti a compensare insufficienze strutturali dei mercati; l'obiettivo di tali azioni è migliorare le sinergie nei settori di trasporto ferroviario, della navigazione interna e del trasporto marittimo a corto raggio, comprese le autostrade del mare , sfruttando meglio le infrastrutture esistenti
- azioni comuni di apprendimento: l'obiettivo è di consolidare la cooperazione e lo scambio del know-how fra gli operatori del mercato della logistica e del trasporto merci, al fine di migliorare le prestazioni ambientali del settore
- le autostrade del mare : servizi di trasporto marittimo alternativi alla viabilità ordinaria su strada
- azioni di riduzione del traffico: si tratta di azioni innovative che hanno inizio già nella fase di progettazione e produzione. Si pensi alla dislocazione nel territorio dei punti di produzione dei differenti componenti di una macchina ed alla logistica necessaria per farli giungere agli stabilimenti che li assemblano.
- creazione o al modifica delle infrastrutture ausiliarie, necessarie e sufficienti per la realizzazione dei progetti. I candidati all'ottenimento di questi contributi devono presentarsi sotto forma di consorzio, composto da almeno due imprese, stabilite in almeno due Stati membri, o in almeno uno Stato membro ed in un paese terzo vicino. Il contributo finanziario della Comunità è fondato sul numero di tonnellate per chilometro trasferite dalla strada verso gli altri modi di trasporto marittimo o terrestri o sul numero di veicoli per chilometro trasferiti dalla strada.

Particolare attenzione viene prestata ai progetti che hanno l'obiettivo di alleviare la congestione della rete stradale, ma anche dei vantaggi che gli stessi offrono per la salvaguardia dell'ambiente.

Cosa si intende per logistica?

Viene definita come l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda i flussi dei materiali e delle relative informazioni dalle origini presso i fornitori, fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti ed al servizio post-vendita. La logistica del trasporto merci riguarda la pianificazione, l'organizzazione, la gestione, il controllo e l'esecuzione di operazioni di trasporto merci nella catena dell'approvvigionamento.

La Commissione raccomanda di modernizzare la logistica per migliorare l'efficienza dei vari modi di trasporto e delle relative combinazioni. Essa auspica in particolare una migliore ripartizione del traffico a favore dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri e più efficienti dal punto di vista energetico.

E' stata inoltre sottolineata la necessità di instaurare un equilibrio fra l'esigenza di sicurezza e la fluidità dei trasporti; al tal fine è necessario integrare la logistica nella politica dei trasporti che ne è condizionata in modo trasversale.

Fra le azioni che si possono intraprendere vale pena indicare:

- l'identificazione delle strozzature, non solo fisiche, ma dovute anche al mancato utilizzo di moderni sistemi di lavoro, scarsa comunicazione, armonizzazione ed informatizzazione .
- l'associazione alla logistica di sistemi come Galileo per il rilevamento e la localizzazione delle merci.
- la promozione della formazione di specialisti nella logistica tramite forme di certificazione.
- la coordinazione ed unificazione delle procedure doganali nei vari Stati
- la promozione di una regolamentazione della multimodalità a livello mondiale; la responsabilità nel settore del trasporto internazionale è infatti regolamentata da una serie di convenzioni, che spesso prevedono regole diverse in funzione dei modi di trasporto, creando ulteriori ostacoli.
- la creazione di norme di carico europee: le norme applicabili alle dimensioni dei veicoli e delle unità di carico dovrebbero rispondere alle esigenze della logistica moderna e della mobilità sostenibile.

Cosa prevedono le politiche della EU per l'immediato futuro?

Per favorire ulteriormente lo sviluppo dei servizi intermodali sarà necessario:

- lo sviluppo delle infrastrutture portuali e dei collegamenti con le zone interne
- l'integrazione di corridoi per il trasporto merci per ferrovia interamente interoperabili, nonché corridoi verdi (reti di trasporto sostenibili rispettando requisiti in materia di tutela ambientale e di pianificazione tecnica, economica, sociale e territoriale)
- l'eliminazione delle strozzature lungo le grandi linee di trasporto
- i collegamenti intermodali (porti ed autoporti collegati alla rete ferroviaria)
- il collegamento tra gli assi transnazionali e interurbani e le zone urbane.
- l'applicazione dei "sistemi di trasporto intelligente" (vale a dire quei sistemi che utilizzano le tecnologie informatiche e dell'informazione al fine di ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente e sulla salute umana) a tutti i modi di trasporto

- la creazione di sistemi di trasporto urbano sostenibile: a questo fine, é stato lanciato l'invito a presentare progetti tramite il Programma “Civitas Move - Sustainable Surface Transport”, che è parte del Settimo Programma Quadro.

In evidenza

L'Unione ha sviluppato una politica dei trasporti come parte integrante della creazione di un mercato unico.

Uno dei principali obiettivi perseguiti è l'inter-modalità dei trasporti, la quale permette il trasporto di una merce attraverso diversi mezzi e vie di comunicazione; la creazione di reti transeuropee (fra cui il Corridoio 5) costituisce la realizzazione più concreta dell'intermodalità.

Uno dei requisiti indispensabili al fine di raggiungere questo obiettivo è quello di rendere compatibili le diverse infrastrutture presenti negli Stati membri; questo è uno degli scopi perseguiti dal Programma Marco Polo, il quale si prefigge altresì la riduzione del traffico su strada, tramite lo spostamento di una parte di traffico stradale ad altri mezzi.

Ulteriore condizione per l'intermodalità è la standardizzazione dei container, in merito alla quale esistono proposte di armonizzazione normativa in seno all'Unione. Ulteriore settore di intervento dell'Unione è costituito dalla logistica dei trasporti, della quale é necessario migliorare la sostenibilità e l'utilizzo razionale delle risorse.

Per approfondire:

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/index_it.htm

http://ec.europa.eu/policies/transport_travel_it.htm

<http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm>

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm