

Oggetto: Consultazione sulle questioni delineate nel Libro Verde. (Feb. 2009), scadenza 30/04/09

DG Energia e Trasporti

TEN_T

B.1049 Bruxelles

Indirizzo di posta elettronica: TREN-B1 GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Premessa.

Il TEN-T, regolato nel 1996 e modificato nel 2004, nel 2009 mostra ancora notevoli segni di incompletezza e, nella parte centrale del Mediterraneo fino ai Balcani, questi segni, oltre a denotare incompletezza, costituiscono anche la ragione principe dell'arretratezza economica che evidenzia maggiormente la mancanza di una incentivazione ad un pur minimo sviluppo sostenibile.

La Sardegna, la Sicilia Il Mezzogiorno d'Italia ed i Balcani soffrono di una carenza di interesse da parte dell'Europa nel campo delle infrastrutture di trasporto, pur avendo una posizione geografica particolarmente vantaggiosa per i trasporti rispetto all'Europa centrale e quella orientale.

Solo oggi, con la necessità di ottimizzare l'efficienza dei trasporti e di contenere la congestione, l'inquinamento, e la incidentalità, si sente la necessità di usare, per la movimentazione delle merci, una TEN-T sicura, efficiente e tale da avere la capacità di equilibrare i flussi di traffici tra il Northern Range e il Far-east e quelli tra un agognato Southern Range, da realizzare nel Mediterraneo centrale, ed il Far-east

La containerizzazione delle merci, la globalizzazione dei commerci, la frantumazione delle imprese richiedono sempre più attività dei trasporti.

La crisi finanziaria, dovuta a un'irresponsabile e fraudolento uso di una enorme liquidità finanziaria, ha stravolto la funzione del denaro facendo sì che oggi è il solo lavoro che può produrre benessere. Ma il lavoro subisce l'influenza della considerevole evoluzione tecnologica, industriale e della comunicazione a causa di ciò sta variando la presenza attiva nelle industrie, degli addetti, sia

qualitativamente che quantitativamente, ed anche la logistica, intesa come la somma di tutti i servizi concorrenti alla produzione dei beni, sta trasformando il lavoro aumentandone la redditività.

Conseguenza di tutto ciò è lo stravolgimento del mondo del lavoro, che ci porterà a cambiare il nostro modo di vivere e soprattutto a cambiare il modo di produrre, di distribuire, di gestire e di riciclare i beni.

In questo scenario sarà costretto a mutare anche il modo di trasportare le merci che renderà necessario un adeguamento della TEN-T, del suo modo di concezione, di realizzazione e di finanziamento.

La pianificazione della TEN-T, con l'uso di parti significative delle reti nazionali esistenti, non è stata guidata da veri obiettivi europei, è mancato o è stato limitato, il principio di Europeismo ma soprattutto quello della funzione intercontinentale degli itinerari di trasporto intermodali. Ci si è limitati ad un primitivo interesse verso l'Est e la Russia, ad una localizzazione poco convinta del progetto delle autostrade del mare, e a sistemi di trasporto intelligenti,

La containerizzazione ha permesso la globalizzazione, che a sua volta ha provocato la intercontinentalizzazione delle necessità dei trasporti. generando il concetto di itinerario di trasporto intermodale e intercontinentale e rendendo necessario non più una semplice rete intercontinentale ma una griglia di itinerari principali completati da reti di distribuzioni locali.

Oggi, per pure ragioni di lucro, si tende negli appalti a privilegiare le opere, a scapito dei benefici, cosa che, va evitata con una "giusta" validazione dei progetti e con l'obbligo che chi realizza deve gestire l'intervento fino al suo ammortamento, con l'obbligo di reinvestimento premiato di un utile maggiore a quello "giusto" previsto e con l'unificazione dei fondi di ammortamento per interesse comune (trasporti).

E' necessario responsabilizzare gli stati membri ed obbligarli a scelte giuste non influenzabili da principi pretestuosi e da strumentalizzazioni politiche.

La containerizzazione delle navi, la globalizzazione dei mercati la frantumazione delle imprese hanno richiesto sempre più attività di trasporto ed hanno causato insieme alla crisi finanziaria e di sistema attuali lo stravolgimento della funzione del capitale, oggi la ricchezza è prodotta dal lavoro, ma il lavoro subisce l'influenza dell'evoluzione tecnologica (robotizzazione).

La logistica intesa come somma dei servizi per la produzione dei beni, sta riformando il vecchio mondo del lavoro.

Conseguenza di tutto ciò è che dovremo cambiare il nostro modo di vivere e soprattutto va cambiato il modo di produrre, di distribuzione, di gestione dei beni e del loro riciclaggio. In questo

scenario Il mondo è costretto a cambiare anche il modo di trasportare richiedendo, come già detto, un necessario adeguamento della TEN-T.

Gli articoli dal 154 a 156 del Trattato C.E., definiscono la politica della TEN-T, ampliata a Creta nel 1994, con la creazione di nove corridoi paneuropei (PEC) e nel 1996, a Helsinki, con l'aggiunta del decimo corridoio(PEC) e di 4 Areas di trasporto paneuropeo (PETRA) (maree di Barent, mare Nero, mari Adriatico-Ionio, mare Mediterraneo)

La TEN-T nata e regolata nel 1996 venne successivamente modificata nel 2004 con la introduzione di due livelli di pianificazione: rete globale e progetti prioritari di "interesse comune selezionati"(van Miert), mentre nel 2006 furono introdotti i cinque Axes (signora De Palacio) e non molto tempo dopo fu concepito il Ferr Med, un itinerario dei trasporti che unisce il corridoio Magrebino con la Scandinavia.

D1. La valutazione fornita dalla commissione sullo sviluppo della TEN-T fino ad oggi dovrebbe prendere in considerazione altri fattori?

Nella fase immediatamente successiva alla nascita della U.E., la TEN-T ha usufruito della viabilità esistente nelle nazioni, ha curato i collegamenti dei paesi interclusi e la interoperabilità delle vie puntando verso il sud est dell'Europa, il Mar Nero (Petra), l'Asia caucasica e quella centrale (Traceca). Ha così riscoperto la Transiberiana, tutti i corridoi Russi, la via della Seta e i corridoi del sud est dell'Asia, dimenticando la viabilità al di sotto delle Alpi e dei Pirenei, privilegiando in effetti il transito via terra verso il sistema dei trasporti dell'Asia (Asian Highway, TransAsian Railway, e Euro-Asian Transport Linkages).

Il container, facilitando l'handling delle merci e riducendo il dwell time delle navi, ha avvantaggiato il trasporto marittimo ed ha rivalutato il Mediterraneo che ha acquistato sempre più "valore", dal punto di vista del trasporto, per la congestione dei porti della costa ovest dell'America del Nord, per la necessità di soddisfare la richiesta dei beni della costa est dell'America del nord, per la scarsa capacità di attraversamento del canale di Panama e per la congestione dei porti della costa ovest e delle strade e ferrovie del Nord America.

E' necessario sviluppare il TEN-T in modo tale che: i corridoi, già trasformati in Asia, diventino degli itinerari intercontinentali di trasporto, le rotte da "pendulum" siano trasformate in "round world", la capacità delle navi sia aumentata fino a ventimila TEU ed i porti di transhipment siano attrezzati con banchine lunghe almeno quattrocento cinquanta metri con una profondità di acqua di ventuno metri, e con attrezzature per l'handling dei container di ultima tecnologia.

L'evoluzione tecnologica, la globalizzazione e per ultima la crisi finanziaria, hanno cambiato il modo di vivere e di produrre e richiedono più efficienza, più rispetto dell'ambiente e più sicurezza.

In conseguenza di ciò la TEN-T va adeguata a scala intercontinentale, e va soprattutto adeguata all'altra parte del mondo (Asia) e la C.E., la RUSSIA, l' UNESCAP e l'UNECE, vanno coordinate ed adeguate.

D2 Quali sono le altre argomentazioni favorevoli o contrarie al mantenimento della rete globale? In quale modo sarebbe possibile risolvere gli inconvenienti delle singole strategie?

Trattandosi di trasporti non più regionali ma intercontinentali, si può partire dall'esistente e dal pianificato per dedurre che la base degli itinerari di trasporto in Europa, Russia e Asia esiste.

Gli stati membri sono stati costretti ad agire in maniera sovranazionale dall'avvento della globalizzazione e dalla conseguente trasformazione dei corridoi in Axis. Si propone ora di adeguarli ad itinerari di trasporto intercontinentali che dovranno, per la loro ottimizzazione, rispettare la geografia e soprattutto rispettare i loro punti di origine e destinazione, collegandoli, quanto più è possibile, secondo una linea retta e congiungendosi attraverso nodi di scambio con vie di collegamento che formeranno la rete locale, non globale, di distribuzione.

La rete globale in esercizio, ha assicurato la funzione di accesso, ed è stata la base per l'evoluzione dei trasporti inter europei, essa ha iniziato la interoperabilità, ed ha migliorato la sicurezza nelle gallerie.

La rete globale intesa come rete europea è una manifestazione dell'attuazione della legislazione europea. È mancato un concetto comunitario sia nella previsione che nella realizzazione che nei finanziamenti, per cui gli stati membri non hanno dimostrato di avere una prospettiva europea. E' il concetto di rete globale che si adatta poco al concetto di trasporto, il quale è vincolato alle distanze ed ai tempi di percorrenza e quindi in questo specifico caso alla linearità, per cui il trasporto tra origine e destinazione deve essere sempre rettilineo, mentre la distribuzione può essere realizzata con sistemi a rete.

Concettualmente il trasporto dovrebbe effettuarsi tra origine e destinazione in maniera più rettilinea possibile, mentre i collegamenti devono avvenire con nodi di scambio mentre la distribuzione dovrebbe effettuarsi attraverso reti locali con vettori diversi, il tutto naturalmente usando sistemi intelligenti e nuove tecnologie. (ERMTS).

D3 Questo tipo di strategia per una rete prioritaria sarebbe più efficace dell'attuale strategia basata su progetti prioritari? In caso di risposta negativa, per quali motivi? Quali sono i punti di forza specifici di questa seconda opzione? In caso di risposta affermativa quali (ulteriori) vantaggi potrebbe comportare? E come sviluppare questa strategia?

La strategia adottata dalla Comunità Europea oltre che dall'interesse delle Nazioni è stata guidata dalla vocazione di raggiungere il sud est e particolarmente l'estremo oriente considerando vantaggioso il trasporto terrestre anche per lunghissime tratte. Questo perché il commercio ed i mercati erano piuttosto localizzati, la velocità dei trasporti era ridotta e così come la capacità dei mezzi e le merci particolari.

Il container insieme alla evoluzione tecnologica ha fatto cambiare radicalmente la movimentazione delle navi (Handling). Sono state privilegiate le capacità delle navi e di conseguenza le vie del mare hanno preso il sopravvento, di contro le vie terrestri, perché più veloci, sono state dedicate alle merci più ricche ed a quelle che richiedono trasporti più rapidi.

Con la globalizzazione i corridoi si sono trasformati in itinerari di trasporto intercontinentale, anche perché lo sviluppo tecnologico dello scavo meccanico delle gallerie ha ridotto molto la capacità delle montagne a contrastare la realizzazione delle vie, per cui sono nati gli Axis che comprendono il Ferrmed, il Rotterdam- Genova, il Berlino- Palermo annullando di fatto il bottleneck dei Pirenei e delle Alpi.

Così il Mediterraneo ed il sud Europa sono diventati la porta sud dell'Europa. Per tale motivo vanno riconsiderati i progetti prioritari diventati strumenti intercontinentali e le reti, legate ai nodi di scambio dei mezzi di distribuzione locale, minimizzando se non facendo sparire del tutto gli inconvenienti (bottlenecks).

Considerato che le capacità di trasporto variano in funzione dei modi, quello marittimo ha quasi capacità illimitate a condizioni meno onerose, soprattutto sviluppando un meditato transshipment che può essere effettuato da “giuste” navi .feeder.

Il modo ferroviario, in cui con sofisticati ITS, si può gestire la lunghezza dei treni, oggi prevede treni lunghi 3 km che con il “double stack” hanno la capacità di trasportare circa ottocento container distribuibili automaticamente lungo il percorso (ERMTS).

La gomma poi con la sua capacità di trasporto di due containers massimo per ogni tir è destinata ad un'efficiente distribuzione locale che attraverso giusti vettori può arrivare fino alla distribuzione del singolo prodotto porta a porta.

D4 Questo tipo di strategia flessibile per individuare i progetti di interesse comune sarebbe adatto a una politica che, tradizionalmente, poggia in larga misura sulle decisioni di investimento individuali degli stati membri a favore delle infrastrutture? Quali altri vantaggi

e inconvenienti presenterebbe? Quale sarebbe il modo migliore per trasportarla nella pianificazione a livello comunitario?

Nel campo delle infrastrutture dei trasporti si può con quasi certezza affermare che l'impostazione degli itinerari di trasporto è quasi completa è necessario però adeguarla nelle parti finora trascurate (Mediterraneo centrale, Balcani) ed in particolare per quanto riguarda: i collegamenti ovest-est nel sud Europa; i collegamenti tra la Transiberiana e l'Atlantico; e la necessità di estendere gli itinerari nord sud al nord Africa.

Tutti questi interventi sono intercontinentali ed hanno degli itinerari ben precisi da attuare. In particolare i corridoi ovest-est (Atlantico- Transiberiana) hanno la funzione di connettersi con l'Euro-Asia Transport Linkages, se quindi si vuole che ci sia flessibilità per gli itinerari di trasporto intercontinentali ci deve essere una flessibilità che riguarda U.E., U.N.E.C.E., U.N.E.S.C.A P., così come il discorso delle rotte “round world” deve essere a carattere intercontinentale o mondiale.

D5. Quale è il modo migliore di prendere in considerazione i vari aspetti summenzionati nel progetto generale dello sviluppo futuro della TEN-T? Quali altri aspetti dovrebbero essere considerati?

In comune il traffico passeggeri e merci hanno principalmente la velocità, mentre hanno i punti di origine e destinazione diversi (stazione ferroviaria passeggeri e quella merci, porti passeggeri e quello commerciale aeroporti e cargo terminal), di conseguenza possono avere in comune la sola linea.

La differenza tra i treni veloci ed i treni locali o pendolari si verifica anche per il trasporto delle merci, per quanto abbiano origine e destinazione diverse.

Per le merci quindi è diverso il modo di trasporto, per quanto riguarda il trasferimento e la distribuzione.

Il passeggero ha capacità diverse perché non necessita di essere movimentato, questa è la differenza tra il trasporto di cose e il trasporto di passeggeri.

Le strategie diverse sono: la movimentazione, la raccolta e la distribuzione e così avviene nei porti e negli aeroporti, per le vie d'acqua e per le autostrade del mare, in questi ultimi casi bisogna preoccuparsi di come costituire la massa critica necessaria per la economicità del trasporto.

D 6. Come possono i sistemi di trasporto intelligenti nell'ambito della TEN-T migliorare il funzionamento del sistema di trasporto? Come possono gli investimenti in Galileo ed EGNOS tradursi in una maggiore efficienza e in un equilibrio attuale della domanda di trasporto?

Come possono i sistemi di trasporto intelligenti contribuire a sviluppare una rete TEN-T per sostenere meglio l'attuazione del piano di realizzazione del sistema ERIMS nel prossimo periodo delle prospettive finanziarie?

I sistemi intelligenti di trasporto ITS, fondati sull'integrazione fra informatica, telecomunicazioni e multimedialità, consentono di gestire i problemi della mobilità o logistica dei trasporti in modo nuovo, efficace ed efficiente all'interno di una logistica che segue tutte le fasi dalla produzione di un bene dalla acquisizione della materia prima, alla costruzione dei componenti, al loro assemblaggio, alla commercializzazione del prodotto, alla loro manutenzione ed infine al suo riciclaggio quando utile.

La logistica, pertanto, migliora i benefici anche nelle fasi della produzione e non solo in quelle di trasporto. Con il Galileo dopo il 2013, attualmente ciò è possibile con l'EGNOS, si potrà governare il flusso dei trasporti riuscendo, insieme alla logistica, a gestirne la domanda, di conseguenza si svilupperanno ed organizzeranno gli itinerari multimodali di trasporto, mentre per quanto riguarda la ferrovia l'ERMTS è già in uso in tutta l'Europa per la gestione dei treni e del traffico ferroviario.

D7. Considerando lo spostamento dei confini fra infrastrutture e veicoli o fra la fornitura e il suo utilizzo, è necessario ampliare il concetto di progetto (di infrastruttura) di interesse comune? In caso affermativo come definire questo concetto?

Il forte potenziale di innovazione che presentano le infrastrutture di trasporto, i sistemi di trasporto intelligenti ed i veicoli, sono presenti anche nella fase produttiva dei beni quindi è il mondo intero che si è innovato anche per effetto della crisi finanziaria e di sistema oggi in atto.

Con la facilità di trasmissione, che può rappresentare qualsiasi evenienza in tempi reali, è la capacità organizzativa e non l'innovazione, che è necessità dominante e fine ultimo del progetto.

D8. Questo tipo di rete centrale sarebbe fattibile? A livello comunitario quali vantaggi e inconvenienti presenterebbe? Quali metodi adottare per giustificarla?

(A livello comunitario una rete centrale). Il concepimento di una “rete centrale” comunitaria non sembra limitativa? I trasporti oggi devono essere come i commerci globali?

Si tratta quindi di ottimizzare i corridoi e gli Axis, con le dovute connessioni agli Euro- Asia Transport Linkages, trasformandoli in itinerari di trasporti intercontinentali, collegati ai nodi di scambio presenti nelle rispettive zone di influenza o gravitazionali, nodi di scambio che a loro volta attraverso reti locali effettuano la distribuzione.

In conclusione la politica TEN-T potrebbe funzionare avendo a base un sistema di itinerari di trasporto nord-sud ed ovest-est a griglia, più che a rete, composta di itinerari intermodali che come origine e destinazione possono avere porti, aeroporti o grandi nodi di scambio.

I nodi di scambio principali sono i porti di transhipment che ubicati in punti strategici, anche dal punto di vista geografico, gestiscono le grandi navi porta container che dovranno percorrere continuamente le rotte “roundworld” a pieno carico.

D9 .Come stabilire le esigenze finanziarie della TEN-T nel suo complesso, nel breve, medio, lungo periodo? Quale forma di finanziamento pubblico o privato, comunitario o reazionale è più adatto ai vari aspetti della TEN-T?

In linea di massima la TEN-T comunitaria è tutta pianificata e in gran parte realizzata, quindi sono prevedibili le esigenze economiche e quelle preventivate andranno accuratamente gestite nel tempo.

I finanziamenti delle opere pubbliche della TEN-T, sono da considerarsi tutti servizi forniti a beneficio dei cittadini. Le opere realizzate vanno gestite e mantenute nell'interesse pubblico pertanto non si vede perché questi servizi generanti benefici debbano essere non compensati.

Considerando che il pedaggio costituisce un ottimo mezzo di ammortamento e di manutenzione delle opere e giusto compenso per l'uso di servizio pubblico, il suo impiego eviterebbe l'impegno pubblico originato da entrate fiscali.

Quindi la forma di finanziamento dovrebbe essere quella della finanza di progetto e di esclusiva pertinenza privata realizzabile tramite concessione.

Necessità della C.E. è quella di generalizzare la realizzazione delle opere pubbliche con la esclusiva partecipazione privata, stabilendo il pagamento del pedaggio.

Nel caso particolare delle infrastrutture, conviene, interessare particolarmente gli operatori perché trattandosi di investimenti ad alto reddito si potrebbe incentivare gli investitori stabilendo buoni interessi.

Quello della finanza di progetto è un problema che implica una garanzia sicura e questa deve essere rilasciata sia dallo Stato Membro che dalla Comunità Europea. In questo modo non dovrebbero esserci difficoltà al reperimento del denaro con una particolare attenzione al modo di ammortamento.

Per le infrastrutture di trasporto, il fondo di ammortamento dovrebbe essere unico e stabilito in maniera molto precisa, in modo da definire un'utile minimo da pagare, mentre la eventuale differenza attiva del reddito, dovrebbe essere obbligata al reinvestimento che garantirebbe il

pagamento delle rate di ammortamento delle opere poco redditizie che non riescono con l'introito dei pedaggi a coprire l'ammortamento dilazionando a queste la parte del dovuto non coperto.

D10 Come aiutare gli stati membri a finanziare e completare i progetti di cui sono responsabili? Sarebbe opportuno incoraggiare ulteriormente la partecipazione delle infrastrutture? In caso affermativo in che modo?

La crisi finanziaria nei suoi risvolti ha avuto il positivissimo effetto di normalizzare la funzione del capitale.

Questo effetto altamente positivo ha fatto ritornare al concetto che il denaro deve produrre attivamente solo il lavoro e non più speculazioni fraudolente.

È il capitale impegnato nella produzione della ricchezza che dovrebbe essere remunerato più che sufficientemente. E' questo che l'Europa dovrebbe imporre agli stati membri.

Non più immorali strumentalizzazioni, ma una sana partecipazione di tutto e di tutti alla realizzazione di uno sviluppo sostenibile ottenibile anche con la realizzazione di un'efficiente TEN-T.

E' questo è il modo meno oneroso e più morale per attuare uno sviluppo sostenibile.

D11 Quali sono i punti deboli e i punti di forza degli attuali strumenti finanziari comunitari? Sono necessari nuovi strumenti (compresi quelli innovativi)? Come razionalizzare l'uso combinato dei fondi stanziati dalle varie fonti comunitarie per sostenere l'attuazione dei progetti TEN-T2?

Perché le sovvenzioni siano utili e redditizie bisogna essere coscienti della loro funzione. Perché la comunità sia messa in condizioni di investire bene deve essere consapevole di quello che si appresta a realizzare. È utile investire nella redazione degli studi di fattibilità e dei progetti preliminari efficienti e “profondamente” validati perché si possano evitare varianti considerevoli di progetto e di finanziamento ma se la partecipazione della comunità si riducesse alla sola realizzazione degli studi di fattibilità e del preliminare validato ed il coordinatore assumesse con piena responsabilità la funzione del nostro “responsabile del procedimento” avrebbe senz'altro più coscienza delle proprie azioni e otterrebbe più reddito dal suo operato.

Controllare l'ottenimento di più benefici per i cittadini non è mai perdita di tempo.

La razionalizzazione dei fondi si potrebbe ottenere con la trasformazione degli affidamenti che dovrebbero essere limitati alle sole concessioni responsabilizzate e perché no, anche “garantite” dagli affidatari.

Le infrastrutture di trasporto considerate come itinerari intercontinentali sono opere ad alto rendimento ed al mercato finanziario dovrebbero essere offerti nella loro integrità. Essendo le opere a reddito molto variabile, ma generalmente consistente, specialmente per le opere portuali, lo shipping e le ferrovie, una volta realizzato il progetto preliminare e validato attentamente il prodotto potrebbe essere offerto sotto forma di concessione agli investitori e considerato non trasformabile con questi contratti.

D12; Come migliorare gli strumenti non finanziari esistenti. Quali nuovi strumenti introdurre?

Un ente anche se sovranazionale e, nel nostro caso, una Comunità Europea, non può disinteressarsi a tutte le evoluzioni che subisce durante la sua realizzazione un promosso e in parte finanziato progetto, concepito per lo sviluppo sostenibile a beneficio dei suoi cittadini. Pertanto la Comunità deve garantirsi la migliore esecuzione ed il migliore ammortamento delle opere da lei concepite e, ripeto, parzialmente finanziate. Questo è preferibile farlo direttamente con una sua organizzazione e con proprio personale che abbia la piena coscienza di svolgere una necessaria opera di controllo, non si tratta di introdurre nuovi strumenti ma come è stato già scritto di migliorare le attuali strutture comunitarie.

Roma 30 aprile 2009

Tecnitalia Engineering S.r.l.

Ing. Carlo Di Tullio