

## **PIÙ SOSTENIBILITÀ, EUROPA E LOGISTICA**

**di Giovanni Satta**

**Consultazione aperta.** Con una Comunicazione della Commissione, - dal titolo “Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema di trasporto integrato, basato sulla tecnologia e di facile utilizzazione per l’utente” - la UE ha aperto la procedura di elaborazione delle politiche della mobilità sostenibile del decennio 2011-2020 che nell’anno prossimo verranno affinate per essere infine diffuse nel rituale Libro Bianco.

La novità, annunciata dal Commissario per i Trasporti UE Tajani, è che si apre fino al 30 settembre una fase di consultazione informale di tutte le parti interessate, in aggiunta alla conferenza ad alto livello già svoltasi il 9 e 10 marzo scorso a Bruxelles.

La Comunicazione non contiene un programma definito e dettagliato, preferendo per ora offrire al dibattito una visione strategica sinteticamente raffigurata in sei sfide cruciali per i decenni a venire. La versione inglese - letta in attesa di quella italiana - ci è apparsa minuziosamente sostenuta da valutazioni delle politiche passate, da analisi dei problemi attuali e da possibili soluzioni, ma ancora aperta sulle priorità e le scelte, come si conviene nelle fasi di consultazione. Rispetto al passato rileviamo con piacere un più deciso orientamento strategico alla integrazione logistica.

I sei problemi-sfida su cui si determinerà il futuro della politica dei trasporti nei decenni a venire sono: 1) invecchiamento della popolazione; 2) migrazione; 3) mobilità interna; 4) ambiente ed energia; 5) urbanizzazione; 6) globalizzazione. La loro ampiezza e la sottolineatura sulla lunga durata dei problemi, e lo stesso titolo della Comunicazione, ci fanno intravedere svolte importanti, e ci inducono a partecipare alla consultazione.

Tentiamo pertanto di tracciare, un possibile profilo strategico coerente con le nostre visioni, una piattaforma di scelte di fondo e suggerimenti produttivi, un sasso nello stagno per segnalare l'urgenza delle cose che riteniamo prioritarie, da discutere e comunicare a *tren future of trasnport* nei tempi indicati dall'annuncio del commissario Tajani, cui v  il nostro caldo ringraziamento per l'occasione che ci offre.

**Prima scelta la globalizzazione.** La sfida del rilancio della globalizzazione   prioritaria perch  centrale in tutta la problematica dello sviluppo economico e considerata essenziale dal G8 e dal G20 per il rilancio dello sviluppo. Essa si   infatti dimostrata un formidabile **strumento dell'economia reale capace di allargare ed integrare il mercato mondiale** nonostante alcuni punti deboli che la crisi ha reso evidenti nel suo impianto. La moltiplicazione delle opportunit  dello scambio di prodotti   stato e rimane il pi  sano ed importante sistema per creare ricchezza reale. L'industrializzazione di interi continenti e di singole nazioni (non solo Cina ed India, ma anche Corea del Sud, Venezuela, Brasile, lo stesso continente africano, ecc.) ha caratterizzato gli ultimi venti anni con il risultato della moltiplicazione del mercato dei beni industriali (in termini di consumatori, da uno a pi  di tre miliardi, ed in termini di valore, il PIL della Cina che raggiunge quello degli USA). La sua spinta produttiva ha generato una competizione tanto vivace da avviare il cambiamento della divisione internazionale del lavoro e fornire ai Paesi UE la ragione decisiva per la creazione della moneta unica. Le imprese si attendono che si punti nuovamente alla ricchezza reale dello scambio dopo il disastro della ricchezza di carta della super finanza, fatta di falsi in bilancio e "catene di Sant'Antonio".

La tentazione di rifugiarsi nel protezionismo - e quindi di frenare la globalizzazione -  alta anche nei Paesi europei, specialmente se deboli in

competitività, ma **di questo *drive* non si può fare a meno**, perché non ha alternative anche se è ancora imperfetto. Non esiste infatti sulla scena nessuna altra “locomotiva” per la ripresa, perché ciascun Paese ha reagito, in presenza di una crisi globale, finanziaria e reale, con politiche nazionali di tipo congiunturale ovviamente inadeguate (stimoli alla domanda interna, sostegni alla occupazione, agevolazioni creditizie). Al contrario, i nuovi giganti industriali sembrano determinati a mantenere e realizzare le loro prospettive di sviluppo rilanciando l’economia reale con la ripresa del mercato globale, forti del loro potenziale produttivo e dei migliori equilibri economici e finanziari. **Il rilancio della globalizzazione è la scelta giusta per il dopo crisi, ed è bene che la UE la assuma come sfida economica primaria.**

**La UE nel nuovo ordine mondiale.** Il periodo cui si riferisce il futuro libro bianco coincide con l’avvio della Zona di scambio Mediterranea. Nel tracciare una politica del trasporto lungimirante la UE si incontra l’opportunità di un ruolo di rilievo nel nuovo ordine mondiale, intravedibile nei lavori dell’ultimo G20 come sbocco della crisi basato sulla formazione di grandi aree geopolitiche ed economiche. La prospettiva che si profila è quella di uno spazio economico che a metà del secolo potrebbe **rappresentare il 35% del PIL mondiale** che consoliderebbe definitivamente la UE come centro di una delle aree geopolitiche più importanti del nuovo assetto. La alternativa, condizionata dalla sfida/problema dell’invecchiamento, è passare dall’attuale 23% al 15%.

La nuova Politica Europea dei Trasporti è uno degli strumenti più importanti per questa prospettiva. L’integrazione nella “grande logistica intercontinentale” è certamente il modo più efficace e diretto per entrare nel mercato globale e cogliervi opportunità di scambio. Lo scambio è maturo, sia nei Paesi dell’Unione che non partecipano al *network* , sia nei Paesi

limitrofi, ed in particolare quelli che si affacciano nel Mediterraneo. E' dunque evidente la necessità di **una forte azione della politica del trasporto mirata all'integrazione di questi Paesi nel grande *network* della industria logistica intercontinentale ed a rafforzare l'efficienza e la competitività.**

Si chiede alla UE di avviare in concreto la valorizzazione di interessi così vasti e strategicamente importanti, accelerando iniziative già delineate. Italia e Spagna potrebbero condurre questa azione e sostenere quella per i Paesi limitrofi. I risultati, in termini di ripresa dalla crisi e nel tempo di espansione dell'Europa, potrebbero essere straordinari, se si riuscisse a far decollare presto questa speciale politica.

**La grande logistica intercontinentale.** Il paragrafo 4.2 della Comunicazione è intitolato “Un ben mantenuto e completamente integrato *network*” ed alla prima riga afferma che “il trasporto è una *network industry*” aggiungendovi l'elenco degli elementi che vi concorrono. Finalmente la **PET sembra voler compiere il salto dalla singola modalità alla logistica integrata** che apre la strada ad una visione industriale, olistica, del trasporto visto come fatto economico di scala planetaria. Un salto che, se integralmente compiuto e utilizzato a fondo in termini di ottimizzazione, potrà dare un contributo straordinario alla sostenibilità oltre che alla competitività. Come in ogni sistema industriale, una visione come questa si configura con un suo ordine gerarchico nel quale ogni impresa ha il suo ruolo e concorre all'efficienza collettiva. Un ordine gerarchico che contempla:

- in cima il **trasporto intercontinentale, marittimo ed aereo, e relativi nodi in cui si attestano le loro linee** (porti, *terminals*, aeroporti ed interporti con tutti i servizi necessari), nel quale si forma la parte più importante della catena del valore, ed i cui *standards*, dimensionati per la

scala mondiale e forti di tecnologie appropriate (grandi volumi da concentrare o distribuire, costi unitari bassi, alta velocità, ICT per gestione dei flussi, tracciamento e sicurezza, puntualità, rapidità di *switch* intermodale, ecc.), inducono negli altri livelli il carattere industriale, il margine economico, il ritmo operativo e l'efficienza che fa della logistica l'arte della rottura di carico;

- in seconda fila il **trasporto continentale ferroviario e relativi nodi, interporti ed eventuali city terminals**, i cui *standards*, dimensionati per la scala continentale (concentrare, stoccare, distribuire, a costi unitari bassi e con tutte le caratteristiche sopra elencate) costituiscono i sistemi industriali dei servizi lungo i corridoi (sistemi di alta capacità a lunga percorrenza a servizio del mare come dell'aereo, smistamenti negli interporti,) che creano utili per le ferrovie, riduzione dei prezzi per la clientela, e straordinari contributi alla sostenibilità (sempre che non si perpetui la strana prassi dei TIR sui carri ferroviari con il 60% di tara ed i sussidi).

- **in terza fila il trasporto su gomma** per le tratte iniziali o finali (raccolta e distribuzione) e la City Logistics.

In sostanza, chi sta fuori dei primi due livelli vive in un mondo a parte, forse leggermente protetto ma lontano dalla competizione internazionale e destinato ad un lento declino, inibito ai livelli di ricchezza e di opportunità che il mondo globalizzato promette e che, come già detto, la UE deve sostenere per riaffermare la sua vocazione per la libertà di mercato. Sappiamo che nell'Europa della “banana blu”, ed in generale in tutto il Nord Europa, questo nuovo ordine è ben radicato, ha dato buoni frutti e tende ad estendersi, ma trova difficoltà e ritardi nei flussi Nord-SUD e verso EST. Non a caso i porti del Northern Range che ricevono il 70% delle merci provenienti dal Far East tramite il Canale di Suez per rispedirne una parte verso il Sud Europa (Italia compresa), sono tra i più forti

sostenitori del “dry channel” Rotterdam-Genova con l’obiettivo del riequilibrio dei flussi Nord-Sud.

Ma nel nostro Paese (che pure dovrebbe essere il maggiore interessato, dato che il 54% dell’export ed il 48% dell’import riguardano l’Europa e devono superare la barriera delle Alpi) si parla di questi collegamenti come di cose lontane. I corridoi ferroviari Stoccolma-Napoli, Rotterdam-Genova, e Valencia-Milano-Budapest sono trattati con lo stesso atteggiamento con cui si narrano le favole.

Ed intanto **si continua a movimentare il 90% delle merci con l’autotrasporto**, un sistema proibitivo sia dal punto di vista della sostenibilità (impossibile senza la ottimizzazione logistica in termini di scala, volumi, efficienza, intermodalità, concentrazione e distribuzione) che dal punto di vista dell’efficienza (infrastrutture intasate da camion semivuoti, bilanci magri, sprechi energetici addirittura sussidiati, cultura preindustriale). Un sistema che ogni anno raggiunge l’equilibrio di settore con sussidi per 750 milioni di Euro, ovviamente a spese del contribuente, ma anche dell’innovazione logistica (battuta da un intervento pubblicocce rende economico ciò che economico non è) e dell’industria committente (cui il servizio costa 4,5 punti in più rispetto alla media europea).

Dalla nuova Politica Europea del Trasporto attendiamo una stretta su questo regime ma soprattutto un grande **grande sostegno alla crescita industriale del trasporto ed alla sua integrazione nel *network* intercontinentale**.

Questo è, in generale, il salto che urge compiere in Italia ed in quasi tutto il Mediterraneo per recuperare il ritardo nello sviluppo logistico ed essere in grado di fruire pienamente del mercato globale.

**Il trasporto ferroviario continentale per la grande UE.** Proprio in qualità di ritardatari dobbiamo ricordare alla UE che - soprattutto nel

settore delle merci che è naturalmente più vicino all'industria - il mondo ferroviario europeo è molto lontano dal modello gerarchico evocato più sopra, semplicemente perché: **a) vede nazionale e quindi non fa sistema europeo; b) pensa pubblico e quindi non fa industria; c) si comporta da monopolista, quindi non fa mercato.**

L'idea della liberalizzazione ha segnato negli anno '90 il primo scossone, ma non è stata sufficiente. Per poter disporre di un nerbo industriale competitivo con il resto del mondo, capace di reggere il suo ruolo continentale utilizzando a proprio vantaggio il network intercontinentale, **occorre una altra scossa dell'assetto istituzionale anche a supporto del salto del Sud Europa e del Mediterraneo.** E' indispensabile iniziare ad aprire le porte alla cultura, ai comportamenti ed ai risultati economici propri di una grande industria, che serve un grande mercato a scala continentale.

Se la UE, come asserisce, vuole guardare lontano nel futuro del trasporto per decidere le politiche del prossimo decennio, deve ragionare sulla ferrovia merci europea, perché questo chiede il mondo sostenibile dei prossimi cinquanta anni.

**E' il momento della separazione della rete ferroviaria** (e quindi anche della soppressione delle Holding) per avviare la sua integrazione in una futura entità europea, mantenendo il pubblico dove è naturale che sia. A noi, in Italia, farebbe certamente molto bene ed aprirebbe sicuramente nuove prospettive di più rapida e solida integrazione della nostra economia in quelle limitrofe, europee e non. Separare la rete significa banalmente ma efficacemente poter condurre e fare utili in misura appropriata a ciascun *business*. L'esperienza ha dimostrato che la costruzione, l'evoluzione tecnologica e la manutenzione comportano investimenti che possono essere sostenuti solo dalla finanza pubblica (ogni Stato in concorso con la UE) e regimi di gestione appropriati (ammortamenti, sicurezza, sorveglianza,

ecc., ma anche introiti derivati dall'uso dei binari e dei servizi connessi). Il primo shock di una simile decisione sarebbe lo **“scarico” della statualità** e renderebbe molto più semplice la competizione sui binari da parte di imprese di capitale, votate alla logica industriale della propria remunerazione e della soddisfazione del cliente.

**Accelerare la diffusione delle tecnologie che uniscono.** Il nuovo scossone istituzionale potrebbe caratterizzare il decennio e regalarci il primo abbozzo della rete europea, agevolato, più che da grandi investimenti, dal parallelo grande scossone che si può imprimere al traffico ferroviario con le tecnologie. A prima vista, sembrerebbe sufficiente **accelerazione dell'applicazione del Sistema ERTMS** recentemente approvata (ma prevista in esercizio solo dal 2020 nei principali corridoi TENt) che sostituirà progressivamente 20 sistemi di controllo e comando del traffico ferroviario europeo, tappa tecnologica decisiva per lo sviluppo di un sistema continentale delle merci. E forse, con la buona volontà che dimostra la UE, il sostegno di Tajani, la pressione degli interessati e l'intervento del Governo, si potrebbe ottenere l'iscrizione di tutti i tre corridoi che ci riguardano (attualmente è riconosciuto prioritario il Genova-Rotterdam, e sono in attesa Stoccolma-Napoli e Valencia-Milano-Budapest) fra gli assi prioritari cui applicare questo sistema l'accelerazione che potrebbe diminuire il nostro ritardo a vantaggio di tutti, magari iniziando. (per ulteriori informazioni sul sistema ERTMS, vedi le News dall'Europa di questo fascicolo). Questo intervento potrebbe rendere possibile a breve un cambiamento radicale di strategia delle FS basato sulla **priorità al traffico merci di lunga percorrenza** nel continente europeo ed una saggia **revisione delle tariffe** con effetti immediati e prospettive di sviluppo certamente certamente di grande interesse.