

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION

A sustainable future for transport: towards an integrated, technology-led and user friendly system

POSITION PAPER

L'Unione Interporti Riuniti, l'Associazione Italiana degli interporti, accoglie sempre con molto interesse ed entusiasmo gli inviti della Commissione Europea a presentare le proprie posizioni e i propri contributi su tematiche inerenti il trasporto, convinta che contribuire all'elaborazione di una strategia comune di sviluppo non possa che garantire livelli di progresso e di beneficio omogenei e globali.

Un sistema infrastrutturale di trasporto efficiente, che coniughi l'aspetto puramente fisico e quello più squisitamente tecnologico, è tale se garantisce una libertà e facilità di movimento in senso lato a persone e merci. E' opinione condivisa che un sistema con tali caratteristiche incida notevolmente sul livello di competitività di qualsiasi paese incentivando un processo di coesione economica, sociale e territoriale a largo spettro.

Che il trasporto e quanto ad esso collegato necessitino di un nuovo assetto che tenga conto dei nuovi confini comunitari e dei nuovi scenari post-crisi è, ormai, un'esigenza ancor prima che un adempimento delle proprie funzioni istituzionali, per cui bene fa la Commissione Europea a stimolare ragionamenti e riflessioni su una tematica che così tante implicazioni ha in ambito economico, sociale, ambientale.

Sulla base delle indicazioni fornite dalla Commissione Europea, l'Unione Interporti Riuniti ha individuato 5 argomenti sui quali gradirebbe esprimere il proprio parere:

- Infrastrutture
- Finanziamenti
- Tecnologia
- Coordinamento Istituzionale
- Dimensione esterna

INFRASTRUTTURE

Che cosa può fare l'Unione europea per promuovere l'integrazione modale delle reti, nonché la loro manutenzione e l'aggiornamento? Quali dovrebbero essere le priorità per gli investimenti? Quali misure potrebbero consentire un migliore sfruttamento delle reti e un uso equilibrato delle diverse modalità?

- Ripartizione equilibrata delle capacità infrastrutturali e finanziarie sulla base di specifiche logiche di assetto e organizzazione dei mercati, quali: mercato del trasporto viaggiatori di lunga percorrenza, mercato del trasporto metropolitano e regionale, mercato del trasporto merci e della logistica;

- Individuazione di una rete prioritaria merci (RPM)/Rete a precedenza merci multimodale, aperta e interoperabile e, con essa, dei nodi di interconnessione e di scambio modale, alimentata da una o più reti secondarie che sulla prima convergono.
- **Individuazione e codificazione dei nodi di interscambio del trasporto merci su scala comunitaria.** L'approccio finora seguito è stato quello di individuare sistemi di corridoio concepiti come connessioni di linea, mentre è intuitivamente indispensabile **focalizzare attenzione sui punti di concentrazione e di smistamento del traffico**, laddove si determinano colli di bottiglia e dove maggiormente si richiede efficienza operativa e capacità di gestione delle masse critiche di merci. Per assicurare lo sfruttamento ottimale delle reti di trasporto, diventa strategico **considerare in modo contestuale, all'interno dei corridoi, le linee di nodi in un sistema coordinato ed unitario**;
- Creazione di un insieme integrato di reti e servizi che si riferiscono ai principali segmenti del mercato del trasporto;
- Separazione dei due approcci traffico merci - traffico passeggeri e pianificazione di interventi che già prevedono una gestione multimodale superando uno scenario normativo della regolazione comunitaria prevalentemente basato sulla definizione di processi di intervento istituzionale per singola modalità e consentendo di guardare in modo trasversale all'approccio regolatore dei mercati specifici;
- Garanzie per un libero accesso alle reti;
- Elaborazione e applicazione di politiche di omogeneizzazione/armonizzazione legale, fiscale, procedurale, strutturale, tecnologica da integrare alla sola realizzazione fisica delle infrastrutture. L'introduzione di standard stabili e precisi consentirebbe una semplificazione e, di conseguenza, una velocizzazione delle operazioni di trasporto in generale con impatti immediati sul contenimento dei costi, sull'innalzamento dei livelli di efficienza, di affidabilità, di sicurezza. Un adeguato processo di standardizzazione potrebbe, inoltre, facilitare le operazioni di monitoraggio delle performance e quindi la messa a punto di una strategia di customer care/satisfaction rivolta all'utilizzatore del servizio di trasporto.
- Sviluppo di secure parking area lungo le principali arterie di traffico stradale.
- **Regolamentazione delle tematiche relative all'ultimo miglio.** Accade spesso che non solo si concentrano in quell'area i ritardi nella realizzazione delle opere prioritarie di interesse comunitario, ma anche i costi di inefficienza nella gestione dell'intero ciclo di trasporto si concentrano proprio nei nuclei densi di nodi.
- **Attenzione alle "piccole opere" che sono prioritarie nella realizzazione delle "grandi opere".**

FINANZIAMENTI e TARIFFAZIONE

Che cosa può fare l'Unione europea al fine di garantire che i prezzi nel settore dei trasporti tengano correttamente conto dei costi per la società? Quali azioni dovrebbe essere considerata per l'attuazione del 'chi inquina paga' e 'utente paga' principi nel settore dei trasporti? Cosa dovrebbe essere fatto con gli introiti così ottenuti?

- Introduzione di strumenti di tariffazione d'uso delle reti che favoriscano un accesso conveniente ai sistemi infrastrutturali nel loro insieme, che tengano conto dei livelli di congestione o dei livelli di sotto-utilizzazione delle infrastrutture;
- Introduzione di strumenti di carattere fiscale e normativo, come l'internalizzazione dei costi esterni e la tariffazione d'uso delle infrastrutture secondo una logica comparativa, considerando anche gli impatti ambientali e le ricadute sociali dei costi attivati dalle diverse modalità di trasporto.
- Messa a punto di programmi a livello locale di re-investimento delle entrate di cui ai punti precedenti per finanziare o mantenere infrastrutture dedicate al trasporto aumentandone la capacità e sviluppare nuovi servizi ad esse correlate;

ed inoltre

- Messa a punto di un sistema di incentivi agli Stati nazionali che siano maggiormente compliant rispetto alla realizzazione on time dei programmi comunitari definiti in tema di realizzazione delle nuove infrastrutture di livello comunitario tale da agire da stimolo per la attuazione di percorsi convergenti. Pensare, ad esempio, ad un finanziamento comunitario addizionale assegnato in caso di rispetto dello schedario previsto, e finalizzato a nuovi studi di fattibilità orientati alla integrazione modale ed al migliore sfruttamento delle infrastrutture esistenti, in modo tale da creare anche un circuito virtuoso tra realizzare di nuove infrastrutture e migliore sfruttamento delle reti esistenti.

TECNOLOGIA

Molte tecnologie sono state sviluppate o sono già a disposizione per migliorare le prestazioni ambientali dei trasporti, aumentare la sicurezza e ridurre la congestione e la dipendenza dal petrolio. Che cosa può fare l'UE per accelerare lo sviluppo e la diffusione di queste nuove tecnologie?

Galileo è sicuramente una delle iniziative in ambito tecnologico in cui la Commissione Europea ha investito in maniera significativa partendo dalla convinzione che la navigazione satellitare fosse un prezioso strumento a supporto del movimento merci e passeggeri. Nonostante i risultati già raggiunti il progetto Galileo necessita di ulteriori implementazioni che possano consentire anche la trasmissione di dati soprattutto lungo le rotte internazionali. La sfida in tal senso sarà quella di aprire un canale di comunicazione in grado di offrire un enorme potenziale di raccolta di informazioni ponendo fine alle azioni di disturbo dei communication provider ai quali ovviamente verrebbero sottratte fette di mercato.

Questa ulteriore possibilità richiede un intervento da parte della Commissione Europea nella messa a punto di precise normative che possano disciplinare proprio la condivisione di determinate informazioni che sono

Generalmente l'applicazione di tool informatici richiede programmi di investimento importanti da parte dei potenziali customer, per cui prevedere programmi di incentivazione che supportino tali iniziative e che contemplino anche piani formativi ad hoc potrebbe consentire un livello di diffusione e di utilizzo maggiore.

COORDINAMENTO ISTITUZIONALE

Un'azione efficace richiede un coordinamento tra i diversi i livelli di governo: che cosa può fare l'Unione europea per facilitare questo processo ed evitare approcci incoerenti? Molte delle sfide per il trasporto riguarderanno i contesti urbani: ci sono misure specifiche che l'UE potrebbe intraprendere per aiutare le autorità locali?

- E' purtroppo un dato di fatto che in Europa esistano troppi livelli di decisione su scala nazionale e locale che spesso impediscono o rallentano processi di sviluppo importanti a livello comunitario riflettendo spesso interessi di respiro più limitato. In un simile contesto la Commissione Europea deve preoccuparsi di elaborare politiche condivise e di garantirne l'attuazione attraverso un costante lavoro di monitoraggio, di controllo e gestione del consenso.
- In una nuova politica di trasporto c'è sicuramente un aspetto che si ritiene debba essere approfondito e meglio esplicitato, quello relativo alla distribuzione urbana delle merci, la cui corretta pianificazione potrebbe contenere l'impatto ambientale di una delle principali cause di congestionamento delle strade cittadine, nonché contribuire all'efficientamento dell'offerta e della catena logistica. In tale contesto la Commissione Europea dovrebbe **definire ed indicare un modello generale comunitario** che tenga conto e condensi i migliori risultati delle esperienze già in essere in Europa e che sia al tempo stesso un punto di riferimento per le nuove iniziative. Un modello che si riferisca a *parametri infrastrutturali* (interporti), *parametri telematici* (gestione telematica dei flussi informativi, del traffico, delle flotte, degli accessi), *parametri gestionali* (orari di accesso - tempi di sosta e movimentazione merci) e che sia la base per un lavoro più efficace di pianificazione, gestione, monitoraggio, implementazione.

DIMENSIONE ESTERNA

Il settore dei trasporti sta diventando sempre più internazionale. Quali azioni nel settore dei trasporti possono contribuire a favorire i rapporti con i nostri paesi vicini e favorire una crescita sostenibile? Quali misure possono aiutare l'industria europea e gli operatori dei trasporti ad agire in un contesto internazionale? Come può l'Unione contribuire meglio ad governante globale e sostenibile?

Con il diffondersi dei processi di globalizzazione, l'apertura internazionale è divenuta una delle condizioni fondamentali per sostenere e sviluppare la competitività dei territori nazionali migliorando la qualità di vita dei rispettivi cittadini. Quello dei trasporti è uno dei settori maggiormente esposti ai processi di internazionalizzazione la cui governance comporta un'intensa attività di coordinamento a livello interistituzionale. In tale contesto sarebbe auspicabile che la Commissione Europea:

- Definisse gli strumenti di cooperazione internazionale affinché, nel nuovo sistema di relazioni, le regole siano chiare e vengano rispettate;
- Incoraggiasse iniziative di confronto e di dialogo fra gli Stati Membri nonché processi di propagazione transnazionale delle conoscenze e delle esperienze;
- Disciplinasse i livelli di specializzazione e di autonomia generando valore aggiunto e valorizzando le dotazioni già esistenti;
- Incentivasse processi di partenariato transfrontaliero nonché progetti di cooperazione decentrata;