

CONSULTAZIONE SULLA FUTURA POLITICA IN MATERIA DI RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO

Position Paper UIR

Entro il prossimo 15 settembre, la Commissione della Unione Europea attende i contributi degli operatori e delle istituzioni al progetto di revisione della politica comunitaria dei trasporti.

Tale processo di consultazione segue l'uscita del Libro Verde e articola il processo di pianificazione della politica comunitaria delle reti su due livelli:

un core network, che colleghi i principali snodi infrastrutturali comunitari, puntando sul massimo della qualità in termini di innovazione tecnologica, impatto ambientale, disegno coerente di sistema;
un global network, che è l'erede dei sistemi infrastrutturali nazionali e della prima fase della politica europea dei trasporti, basata nei passati decenni sui progetti di corridoio delle TEN-T.

UIR può dare il proprio contributo a questa discussione, evidenziando il ruolo degli interporti non solo su scala nazionale ma anche sotto il profilo della dimensione comunitaria. Per questa ragione, si propongono di seguito le domande che sono a base della consultazione europea, con una traccia di ragionamento sulle possibili risposte.

CONSULTAZIONE SULLA FUTURA POLITICA IN MATERIA DI RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI COM (2010) 212 definitivo

D. I principi ed i criteri per la progettazione della rete centrale, quali delineati in precedenza, sono adeguati e praticabili ? Quali sono i loro punti di forza e di debolezza e quali altri elementi potrebbero essere presi in considerazione ?

R. La definizione di una rete centrale (“core network”) costituisce un passo positivo in avanti per dotare l’Unione Europea di un sistema coerente di infrastrutture primarie, adeguate a sostenere lo sviluppo e la competitività del tessuto economico comunitario. Il concetto di rete centrale richiede la chiara ed univoca individuazione di tutte le strutture strategiche primarie per la configurazione del sistema: porti, aeroporti, interporti, stazioni. I nodi della rete, e la loro connessione, costituiscono l’ossatura della nuova organizzazione.

Per il trasporto delle merci, la messa in rete delle principali infrastrutture interportuali su scala comunitaria può essere l’occasione per definire l’ossatura di un sistema logistico di dimensione comunitaria per i trasporti terrestri; in questo senso, la definizione di un modello di collegamenti tra i principali porti ed i principali interporti europei, collegati nella rete centrale, rappresenta anch’esso un potenziale veicolo di modernizzazione del sistema di trasporto merci su scala comunitaria.

Serve per questa ragione che l’Unione Europea nel suo insieme, ed anche i singoli Stati membri, decidano di condurre un processo di gerarchizzazione dei nodi, individuando quelle piattaforme che assumono valore strategico comunitario, per poter consentire poi valutare con attenzione tutti quei colli di bottiglia che oggi vincolano la potenzialità dei collegamenti tra i nodi considerati strategici e primari per il sistema comunitario nel suo insieme. Sotto il profilo degli assetti infrastrutturali questo passaggio costituisce certamente un progresso nel percorso di pianificazione comunitaria.

Resta però aperto il tema della organizzazione dei servizi che utilizzeranno le infrastrutture della rete centrale. La fissazione di un core network costituisce una occasione irripetibile per rilanciare i servizi intermodali su scala comunitaria. Questa evoluzione è possibile mettendo in atto tutte le azioni di politica dei trasporti possibili per massimizzare il ricorso da parte del mercato a soluzioni co-modalità o intermodali, almeno all’interno della rete centrale del sistema dei trasporti europeo.

D. In che misura i provvedimenti complementari in materia di infrastrutture contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di un sistema dei trasporti orientato al futuro ? Esistono modi per potenziarne il contributo ?

R. Il potenziamento della qualità tecnologica dei sistemi infrastrutturali su scala europea, soprattutto mediante procedure che consentano il tracking and tracing delle merci su scala sovranazionale con accesso per tutti gli operatori, costituisce certamente una delle linee prioritarie di intervento per disegnare il futuro del sistema europeo dei trasporti.

Mettere in rete secondo un disegno omogeneo i principali snodi infrastrutturali del sistema comunitario può consentire anche agli operatori di mercato di disporre di una mappa aggiornata sugli standard di servizio disponibili, sulle facilities che possono rendere maggiormente competitivo il sistema logistico e dei trasporti su scala comunitaria.

L'esistenza di una rete "pubblica" primaria per le connessioni all'interno dell'Europa e nel rapporto con i principali partner terzi può consentire anche di superare in qualche modo una organizzazione del mercato e della logistica che, nel corso dei passati decenni, ha visto come protagonisti nella costruzione delle reti di collegamenti più i grandi soggetti multinazionali del mercato, che hanno organizzato propri network, che non il sistema delle istituzioni comunitarie, impegnate prioritariamente nella realizzazione dei grandi investimenti sui corridoi principali.

Un dialogo tra decision makers di politica europea dei trasporti ed operatori specializzati del settore è certamente auspicabile, per cercare di mettere a rete ed a sistema ciò che il mercato ha intanto costruito, e ciò che le scelte di regolazione pubblica può contribuire a rafforzare.

D. Quale ruolo specifico potrebbe svolgere in generale la pianificazione della TEN-T per incrementare il contributo del settore dei trasporti agli obiettivi strategici di "Europa 2020" ?

Se la pianificazione delle TEN-T assumerà ancor più una dimensione strategica orientata effettivamente al principio della gerarchizzazione degli interventi, allora si potrebbero effettivamente favorire elementi di chiarezza nelle scelte di politica pubblica, che possono dare indicazioni e risposte anche al settore degli operatori del sistema logistico e trasportistico comunitario.

Il rischio di una dispersione in troppi progetti considerati prioritari, e l'allungamento nei tempi di realizzazione, può portare effettivamente a non intervenire sugli snodi di interscambio che costituiscono il cuore strategico di ogni rete.

Un approccio multimodale al trasporto ed alla logistica è reso inevitabile proprio quando si assegna centralità e priorità alle infrastrutture di interconnessione (porti, interporti, aeroporti, stazioni), che sopportano il carico maggiore delle incoerenze di sistema che possono derivare da un approccio basato esclusivamente sul concetto di corridoio, che non tiene sufficientemente nel conto le tensioni di congestione che i nodi inevitabilmente sono chiamati poi a sopportare.

D. In che modo è possibile coordinare meglio le differenti fonti di spesa UE per accelerare la realizzazione dei progetti e degli obiettivi strategici nel campo delle TEN-T ?

R. Già la stessa concentrazione degli interventi sulla rete centrale consentirà un migliore coordinamento ed una maggiore focalizzazione sulle azioni di investimento prioritarie, che dovranno riguardare non solo i corridoi, ma anche i sistemi terminali, che sono spesso collo di bottiglia tale da poter generare importanti recuperi di capacità infrastrutturale.

Attrezzare i sistemi terminali con tecnologie moderne di comunicazione e di connettività costituirà un altro degli elementi su cui focalizzare l'attenzione per dare maggiori servizi al mercato ed agli operatori.

Trasformare progressivamente l'approccio delle TEN-T da una logica sinora prevalente di itinerario verso una logica di network metterà a fuoco la strategicità delle azioni di miglioramento e di potenziamento nella gestione dell'ultimo miglio, dove spesso si annidano le maggiori problematiche per la fluidità complessiva del sistema di collegamenti europeo e nazionale.

D. Come può una strategia europea di finanziamento coordinare e/o combinare le differenti fonti di finanziamento UE e nazionali e pubbliche e private ?

R. Una maggiore capacità di regia sovranazionale tra le varie fonti di finanziamento potrebbe generare una maggiore certezza nel timing dei finanziamenti stessi, che oggi dipendono in misura ancora preponderante dalle scelte dei singoli Stati nazionali.

Un quadro comunitario condiviso può generare anche una maggiore sincronizzazione tra interventi che riguardano diversi Stati membri, e che sono però influenti, in termini di attuazione, dal punto di vista della costruzione di un network comunitario.

D. La creazione di un quadro europeo di finanziamento potrebbe costituire una risposta adeguata alle lacune di attuazione dei progetti e degli obiettivi strategici nel campo della TEN-T ?

R. Certamente, l'esistenza di un quadro europeo di finanziamento può dare un contributo positivo alla efficacia, soprattutto nella realizzazione temporalmente tempestiva, delle opere effettivamente prioritarie su scala sovranazionale, contribuendo per questa via a generare un quadro positivo di attrattività per gli operatori del mercato.

Oggi, le incertezze temporali in fase di attuazione costituiscono un freno per la competitività dell'Europa, sia per i ritardi di qualità infrastrutturale che determinano sia per un dibattito sulle priorità infrastrutturali che risente ancora troppo delle discussioni localistiche di carattere nazionale, che spesso impediscono di cogliere la dimensione di superiore interesse che è connessa alla necessità di assumere decisioni con un orizzonte comunitario, e non più solo legato ai confini dei singoli Stati membri.

D. In che modo la politica in materia di TEN-T può beneficiare dei nuovi strumenti e disposizioni giuridiche sopra delineati ?

R. Senza un quadro regolatorio adeguato di dimensione comunitaria sarà difficile davvero cogliere tutti i potenziali sviluppi del nuovo approccio di pianificazione comunitaria. In assenza di un tessuto normativo di riferimento, si corre davvero il rischio di disegnare una strategia priva poi della effettiva capacità di orientare le scelte e di indirizzare i comportamenti verso le finalità auspiccate.