

I problemi dei trasporti sono tanti, ma le parole sono anche di più

Mentre chi deve affrontare l'attività quotidiana deve fare miracoli per soddisfare le infinite esigenze poste dal mercato e spesso da una normativa complicata, le varie istanze istituzionali continuano a produrre studi, ricerche, conferenze e discussioni che non si sa più a che cosa possano servire. Le ultime produzioni dell'Unione Europea sembrano confermare questo trend.

FRANCO FIORUCCI

L'universo del trasporto merci è fatto di realtà molto diverse e anche molto lontane. Protagonisti sono le migliaia di addetti che quotidianamente caricano, guidano, consegnano, distribuiscono, ma anche chi negli uffici delle amministrazioni locali, statali e comunitarie altrettanto quotidianamente mette mano alle regolamentazioni di questa attività. Gli aspetti su cui regolamentare non mancano, tanto la materia è ricca di implicazioni e di problematiche. Da queste due diverse maniere di vivere il mondo dei trasporti, nasce l'intreccio tra limitazioni al traffico per varie esigenze, le ricorrenti nuove prescrizioni (vedi bande riflettenti o cronotachigrafo) e i piani programmatici che in qualche modo vogliono programmare il futuro ai vari livelli dello Stato. Da questo quadro, che spesso per certi versi si presenta come un coacervo inestricabile di norme a volte anche contraddittorie e spesso di non facile interpretazione con le quali gli addetti ai lavori si ritrovano a "combattere", come se la quotidiana impresa di cercare un equilibrio economico alla loro attività non fosse già di per sé un esercizio impegnativo. Anche per questo c'è da sentir tremare i polsi quando si delineano nuovi interventi da parte delle organizzazioni pubbliche, nazionali ed europee, impegnate nella ricerca della perfezione (normativa) e magari dimentiche del vecchio adagio secondo cui "chi troppo vuole, nulla stringe". È proprio il caso delle recenti novità a livello europeo sul tema della politica dei trasporti comunitaria, o, come meglio viene detto, "politica per trasporti sostenibili", defini-

zione che già da sola contiene lo spirito di perfezionismo di cui si diceva. Con il termine "sostenibile" che pare emettere un giudizio di insostenibilità e quindi di inammissibilità ad almeno una parte delle attività di trasporto, quasi che fossero fatte solo per il piacere di farle e non per una precisa domanda del mercato, cioè della società, cioè degli europei.

Raccomandazioni e programmi futuribili

L'ultima notizia viene dalle sedi istituzionali comunitarie, laddove deputati europei, membri dei parlamenti nazionali e esperti dell'industria si sono dati appuntamento al Parlamento europeo in concomitanza con la pubblicazione della Commissione Europea del libro bianco di metà percorso per una strategia nei trasporti europei. Scopo dell'iniziativa non è una discussione per varare qualche provvedimento o verificare l'applicazione di un altro: la riunione vuole invece riflettere su come il trasporto all'interno dell'Unione Europea possa ulteriormente facilitare la mobilità dei cittadini e delle merci, migliorando nel contempo crescita economica, sviluppo sociale e protezione dell'ambiente. In sostanza una riflessione su quasi tutto lo scibile umano in materia di trasporto, persone e merci, strada e ferrovia, acqua e cielo. Tutto all'insegna della riunione e della riflessione, sulla scia di azioni efficaci quali il rafforzamento dei diritti dei passeggeri aerei, con l'introduzione di un'apposita Carta, o il trasporto intermodale grazie al programma Marco Polo e il rafforzamento del quadro legale in tema di sicurezza marittima, il documento pubblicato dalla Commissione Europea preconizza una serie di azioni concrete che si fondano su alcuni

punti fondamentali. Secondo le principali istanze europee, una mobilità sostenibile infatti deve passare attraverso la promozione delle reti fluviali interne, il completamento del progetto del cielo unico europeo e l'eliminazione delle barriere tecniche che limitano l'operatività oltre frontiera delle aziende.

Ma ai problemi quotidiani nessuno vuole pensare?

Pur tenendo conto che si tratta di una prima enunciazione di massima, in questa panoramica colpisce l'assenza di un riferimento chiaro, esplicito e concreto al problema dei collegamenti internazionali attraverso le Alpi, cosa che rappresenta un problema non secondario e non da niente, come ben sanno tutti gli operatori - a vario titolo - che lavorano nel settore. Così come si fa notare l'assenza di riferimenti precisi alle questioni aperte in tema di regolamentazione dei tempi di lavoro. L'approccio assolutamente generalista da parte dei rappresentanti europei prosegue poi con l'impegno ad affrontare altri temi quali la protezione, la sicurezza energetica, il fattore sociale e la protezione ambientale, puntando sulla salvaguardia dei diritti dei passeggeri in tutti i mezzi di trasporto. Un'attenzione particolare è annunciata anche verso i temi dell'innovazione, puntando sulle nuove tecnologie per risolvere problemi quali il traffico, le emissioni inquinanti e migliorare l'efficienza dei trasporti. Per quanto riguarda la dimensione internazionale, la Commissione ritiene inoltre che il peso delle industrie europee impegnate in questo settore (per la precisione per un 30% nel trasporto aereo e il 40% in quello marittimo) necessiti di un'Europa unita, capace di essere leader nel settore a livello internazionale. Una caratteristica che non è facile da concretizzare in assoluto, e che appare ancora più difficile laddove succeda (come appare molto evidente essere) che tale eventuale leadership quasi inevitabilmente si tradurrebbe anche in una leadership di una parte dell'Unione Europea su

un'altra.

Tante sigle per tanti progetti

I deputati chiedono, inoltre, alla Commissione e agli Stati membri di approfittare delle opportunità offerte dal Fondo di coesione, e investire di più in modi di trasporto più favorevoli all'ambiente, attraverso sistemi di trasporto intelligenti. Il Parlamento, infine, si è raccomandato che la Commissione si adoperi per il rinnovamento dei programmi europei quali Marco Polo, il sistema di navigazione satellitare Galileo, Naiades per i percorsi fluviali interni, Sesar per il traffico aereo e il sistema di gestione del traffico ferroviario. Un insieme di argomenti quasi enciclopedico che appare difficile e improbabile possa essere percepito come qualcosa di vicino alle esigenze e alla realtà quotidiana da parte degli autotrasportatori, i quali, in aggiunta ai problemi di tutti i giorni, c'è il rischio che si sentano anche abbandonati a sé stessi e presi in considerazione soltanto nel momento in cui si impone loro questo o quel nuovo obbligo (ultima novità, la dotazione in retrofit dei vecchi autocarri degli specchietti retrovisori del tipo richiesti su quelli nuovi, come ha sostenuto il Parlamento europeo poche settimane fa). Che tutta la materia venga affrontata senza troppo pensare a chi vive del e nel settore, ma piuttosto solo con la preoccupazione di affidare incarichi e produrre documenti che non si sa bene chi leggerà, viene da pensarlo anche a proposito dei due nuovi progetti di ricerca sui trasporti sostenibili lanciati dalla Commissione Europea nel corso della conferenza "Trasporti e ambiente: una sfida globale, soluzioni tecnologiche e politiche", svoltasi a Milano dal 19 al 21 marzo.

Due nuovi studi: uno per la Lombardia

Il primo, Tranvia (Transport and Environment: an Integrated Analysis - Trasporti e ambiente: un'analisi integrata), è stato avviato per analizzare e confrontare l'impatto ambientale e socioeconomico dei di-

versi modi di trasporto lungo il corridoio transeuropeo 5, quello che va da Lisbona a Kiev. Il secondo, "Progetto di ricerca congiunta per la riduzione dell'inquinamento atmosferico in Lombardia", si concentrerà sulle particelle fini e su come ridurre le emissioni nella regione italiana. Entrambi i progetti sono coordinati dal servizio scientifico interno della Commissione, la Direzione Generale Centro comune di ricerca, e rientrano fra le attività della Commissione finalizzate a migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Un impegno di ricerca che lascia intuire una nuova ondata di divieti e complicazioni. Lo fa pensare l'approccio iniziale di tutto il lavoro: "I trasporti nell'Ue producono circa un terzo di tutte le sostanze tossiche e della CO₂ emesse nell'atmosfera, una percentuale destinata ad aumentare se non si interviene subito. È in tal senso che si muovono i due progetti della Commissione. Il progetto Tranvia rientra nell'approccio innovativo della Commissione alla questione dei trasporti sostenibili e dovrà studiare nuovi concetti per tutti i tipi di trasporto terrestre, come quello stradale, quello ferroviario e per via navigabile, cercando di trovare il giusto equilibrio tra di loro favorendo l'integrazione dei vari modi. I Paesi che partecipano al progetto sono Slovenia, Spagna, Italia, Francia, Ungheria, Portogallo e Ucraina. Sono già in corso i lavori per misurare e confrontare le emissioni prodotte dai diversi modi di trasporto, tenendo conto di elementi quali la congestione del traffico, l'attraversamento delle frontiere, le stazioni di pedaggio e i flussi del traffico. Il progetto valuterà inoltre i potenziali vantaggi ambientali offerti dal trasporto non stradale e dalle nuove tecnologie, come i carburanti alternativi, l'idrogeno e i motori di nuova generazione. Il progetto è finalizzato a migliorare le conoscenze scientifiche sull'inquinamento atmosferico. Le aree geografiche con un Pil medio elevato, come la Lombardia, registrano una forte domanda di trasporti, che a

sua volta ha risvolti negativi sull'ambiente e sulla salute. I livelli di particelle e di ozono sono pericolosamente elevati in questa regione; il progetto dovrebbe fornire il sostegno scientifico necessario per elaborare e attuare strategie per la qualità dell'aria a livello locale che potrebbero essere utilizzate altrove nell'Ue. La Commissione Europea sosterrà anche la ricerca sui trasporti sostenibili con il Settimo programma quadro di ricerca, nell'ambito del quale per i prossimi sette anni ha stanziato 4,1 miliardi di euro per la ricerca nel settore dei trasporti. È in corso un invito a presentare proposte su diversi temi riguardanti il settore, il cui termine ultimo scade il 3 maggio 2007". Come si vede, in barba alle tante necessità di interventi concreti nelle infrastrutture, per studi e ricerche sono disponibili fior di quattrini.

E intanto la categoria continua a "soffrire"

Ciò mentre intanto tutto prosegue sui binari della consuetudine, una consuetudine che vede spesso gli operatori italiani in posizione sfavorevole, non nelle analisi e nelle ricerche, ma nel concreto espletamento della loro attività. L'ultimo dato in proposito è stato fornito dall'Airp (Associazione ricostruttori pneumatici), la quale ha raccolto i prezzi medi delle gomme nei vari Paesi europei e ha stilato una apposita classifica. Ebbene, anche per questa voce l'Italia risulta essere il Paese con il record europeo dei costi: gli autotrasportatori italiani di merci su gomma sono quelli che devono sostenere i costi più elevati per la sostituzione degli pneumatici. In Italia, se si considera un autoarticolato con cinque assi che percorra 100.000 km all'anno, il costo al chilometro per i pneumatici risulta essere di 0,118 euro. In Germania questo costo scende a 0,098 euro, in Austria a 0,088, in Francia a 0,078, in Romania addirittura a 0,047 euro. La ricerca è stata compiuta dall'Airp sulla base di uno studio del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori.