



In vista di un mercato dall'Atlantico agli Urali con l'aumento in 10 anni dell'800% degli scambi

C'è l'opportunità storica di riorganizzare la rete senza cadere negli errori commessi in passato

Il futuro economico dell'Europa dipende anche dallo sviluppo dei trasporti

GIACOMO PORRAZZINI

L'Europa è a un nuovo inizio, presa com'è in un processo storico che ingloba e che, allo stesso tempo, va oltre l'orizzonte della Comunità a 12. Il vitalismo localistico dell'Est, che spesso tracima in proteste e scoppi violenti di stampo «tribale», esprime, al fondo, un bisogno di riconoscimento di identità nazionali, di culture, di frontiere riordinate, troppo a lungo negate e repressate dal totalitarismo staliniano. Assai pericoloso sarebbe se questa ricerca dal basso, di identità e di autonomia, i cui effetti sono moltiplicati da un contestuale cambio del paradigma economico, non si muovessero entro l'idea del pianeta e in particolare dell'Europa, come «vera» patria per tutti; se non si incanalasse nella costruzione di «grandi insiemi» di popoli e stati comunicanti e cooperanti. La trama materiale di una siffatta di-

mensione di scambi culturali ed economici è costituita da grandi infrastrutture a rete di trasporto e comunicazione. Le politiche di aiuto e quelle di cooperazione allo sviluppo, che possono unire in un nuovo vincolo di solidarietà ed in una comune impresa costitutiva, l'Ovest e l'Est della grande Europa, hanno bisogno di una efficiente rete di trasporti e di politiche di settore fra loro coerenti. Questo è lo sfondo strategico entro il quale si è collocata la prima Conferenza pan-europea dei trasporti, svoltasi a Praga nelle scorse settimane. Pur non essendo ancora certo, se e come i processi di scomposizione e ricomposizione dell'Urss rendano ravvicinata l'apertura del grande potenziale economico di questo paese e delle sue repubbliche agli scambi con il mercato comu-

nitario, con gli altri paesi dell'ex Comcon e con l'area dell'Etta, è apparso a tutti chiaro che la dimensione del sistema dei trasporti e della sua organizzazione di mercato, per l'inizio del prossimo secolo, è ormai l'Europa intera. La conseguente cooperazione tecnica e finanziaria nel settore dei trasporti fra Cee, Etta ed Est può esprimersi attraverso la realizzazione di una «rete» capace di convogliare il grande flusso di scambi (+800% nel prossimo decennio) fra le euro-regioni origine-destinazione. I ritardi, le strozzature e le peculiarità che caratterizzano i sistemi di trasporto nell'Est europeo pongono un problema, sia di adeguamento di infrastrutture, sia di creazione di una vera organizzazione di mercato. La Comunità deve impegnarsi, nello stesso tempo, in un grande sforzo di realizzazione degli anelli mancanti nel-

la rete delle infrastrutture di trasporto e per un riequilibrio modale. Lo sviluppo del reciproco accesso ai mercati pone una questione di armonizzazione tecnica e di riavvicinamento della legislazione del settore. Ad Est si va alla costruzione di un sistema dei trasporti coerente con il mercato e con una più moderna logistica industriale; nella Comunità si va verso un ampliamento di una «rete» capace di convogliare il grande flusso di scambi (+800% nel prossimo decennio) fra le euro-regioni origine-destinazione. I ritardi, le strozzature e le peculiarità che caratterizzano i sistemi di trasporto nell'Est europeo pongono un problema, sia di adeguamento di infrastrutture, sia di creazione di una vera organizzazione di mercato. La Comunità deve impegnarsi, nello stesso tempo, in un grande sforzo di realizzazione degli anelli mancanti nel-

nei paesi comunitari. Tuttavia la cooperazione dovrebbe aiutare tali realtà a non scappare l'opportunità storica di sviluppare i trasporti senza ripetere i nostri errori, attraverso la realizzazione di un sistema integrato, ecologicamente e socialmente sostenibile, efficiente in un bilancio economico allargato, entro regole di corretta concorrenza fra i diversi sistemi di trasporto. Tali temi devono trovare nei trasporti intermodali un terreno privilegiato di sperimentazione e di cooperazione, per il carattere integrato e orizzontale del sistema plurimodale. La catena logistica che costituisce la struttura del trasporto intermodale è, infatti, l'ossatura di un sistema integrato dei trasporti. Priorità al trasporto combinato dovrebbe essere, perciò, riconosciuta negli accordi di cooperazione, ben sapendo che una rete europea di tra-

sporti combinati può esistere solo se si fonda su una efficiente rete europea delle ferrovie. È auspicabile, nei collegamenti fra le principali euro-regioni e per il superamento delle principali strozzature esistenti, come i valichi alpini, che il trasporto intermodale sia considerato prioritario nelle scelte dei progetti pilota e nell'accesso ai principali strumenti finanziari per la cooperazione. Esiste inoltre il problema di favorire la nascita, ad Est, di una generazione di nuove imprese, a struttura e capitale misti, capaci di operare nel campo della intermodalità. Perciò una cooperazione tra Comunità, Etta ed Est per lo sviluppo del trasporto combinato dovrebbe affrontare, oltre al tema essenziale delle infrastrutture fondamentali, quello della promozione di un moderno sistema di imprese, anche attraverso lo sviluppo del «partenariato



Un Tir lungo i tornanti del Passo del Maloja, diretto nell'Engadina, in Svizzera. Sotto, il treno TGV francese nei boschi del Jura.

con imprese comunitarie. L'apertura della rete comunitaria dei trasporti combinati, che verrà definita «piano direttore» annunciato dalla Commissione, ai paesi dell'Est dovrebbe in particolare affrontare i seguenti dieci punti: 1. individuare le sedi multilaterali della cooperazione rendendole progressivamente sostitutive di quelle bilaterali fra Stati; 2. orientare verso progetti per lo sviluppo di relazioni di trasporto primarie quote significative di investimento della Berd, della Bel e di investitori privati; 3. inserire i trasporti, con priorità all'intermodalità, nel programma Phare (Assistenza

alla ristrutturazione economica dei paesi dell'Europa centrale e orientale); 4. inserire in modo coordinato i paesi dell'Europa centrale e orientale nelle attività comunitarie di Ricerca e sviluppo tecnologico, volte alla unificazione delle norme ed alla standardizzazione delle unità di carico, nonché alla sperimentazione dei nuovi sistemi di trasferimento bimodale delle merci; 5. sviluppare accordi per semplificare velocizzare i controlli alle frontiere, spostando nei terminali intermodali i punti di controllo doganale; 6. connettere il sistema informatico comunitario, dedicato alla gestione

del settore, con quello dell'Europa centro-orientale; 7. definire congiuntamente un ruolo dei porti ballici e mediterranei nella specializzazione mare - erovia - strada; 8. approfondire la funzione intermodale di base del sistema fluviale Reno - Danubio; 9. armonizzare i governi e le trazioni ferroviarie, con particolare attenzione alla soluzione intermodale del problema del differente scartamento ferroviario dell'Urss; 10. celata degli interventi primari, ad Est e ad Ovest, in funzione del ruolo di ponte intermodale nei collegamenti Comunità - Etta - Est.

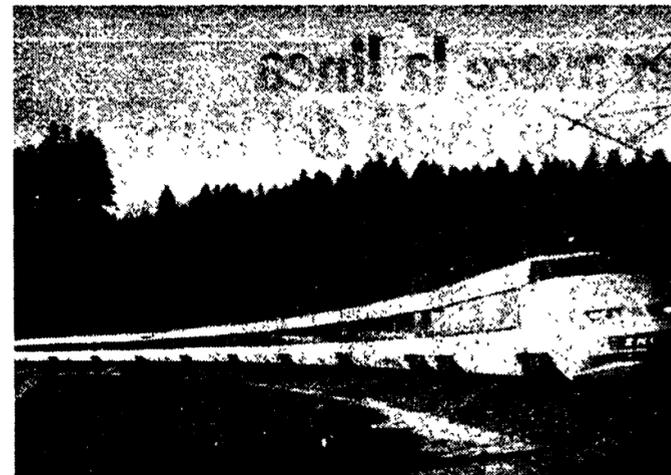
Per rinnovare le infrastrutture necessari enormi investimenti, ma chi tirerà fuori i soldi? Individuati quattordici corridoi di scorrimento di interesse comunitario per collegare le maggiori città

Più treni ad alta velocità in un sistema combinato a vantaggio dell'ambiente e della sicurezza

CESARE DE PICCOLI

L'ormai prossimo appuntamento dell'1.1.1993 che segnerà l'avvio del mercato unico, l'accordo siglato tra la Cee e i Paesi dell'Etta - che comprende anche Austria e Svizzera - per la costituzione di uno spazio economico europeo (Eee) e gli accordi di cooperazione con i governi delle giovani democrazie dell'Est, segnano momenti decisivi per la creazione di un grande mercato europeo dove le persone e le merci circoleranno liberamente. Tutto ciò determinerà un forte aumento della mobilità. Infatti, le previsioni di crescita economica collegate alla realizzazione del mercato interno, indicano fino al 2000, e rispetto alla situazione esistente nel 1988, un aumento del 34% delle prestazioni di trasporto merci e viaggiatori. Il funzionamento di un grande mercato in condizioni di libera concorrenza, superando le distorsioni economiche e sociali ancora esistenti - sia all'interno dei 12 stati membri, ma soprattutto nel rapporto est-ovest - presuppone dunque il funzionamento di un efficiente e moderno sistema dei trasporti delle merci e delle persone. D'altro canto, in base agli accordi che saranno sottoscritti al prossimo vertice di Maastricht, il trasporto diven-

terà una «competenza comunitaria» a tutti gli effetti. La realizzazione di una rete europea dei trasporti è ormai un obiettivo unanimemente riconosciuto e vi è un sufficiente grado di convergenza nelle strategie da adottare, riaffermato anche nelle conclusioni della 1ª Conferenza Paneuropea di Praga. La situazione attuale, purtroppo, è motivo di grande preoccupazione. Si deve constatare che nelle strade europee, per motivi non tutti addebitabili allo stato delle infrastrutture, muoiono 50 mila persone all'anno: una vera e propria guerra silenziosa che si combatte tutti i giorni sulle nostre strade. A questo si deve aggiungere che una mancata politica dei trasporti produce un aggravamento sensibile dei costi al sistema economico che, secondo stime ufficiali, ammonterebbero a circa 3,75 miliardi di Ecu (1 Ecu uguale 1524 lire, e che, con il mantenimento di queste carenze infrastrutturali, raggiungerebbero valore di 13,6 miliardi di Ecu nel 2010. Nelle proposte della Comunità europea per una nuova rete di trasporti si considera il potenziamento delle ferrovie come «condizione» per la realizzazione di un efficiente sistema dei trasporti,



per i minori costi di gestione ed energetici, per un minor impatto ambientale e un maggior livello di sicurezza nella circolazione. La nuova «rete europea» si fonda sulla individuazione di «14 corridoi di scorrimento» di interesse comunitario e nella realizzazione della rete ad alta velocità, che dovrà collegare le maggiori città europee. Per quanto riguarda l'Italia si prevede il potenziamento

dei valichi alpini di collegamento con il centro europeo attraverso i fori del Brennero e del Loetschberg; la realizzazione del collegamento ad alta velocità Lione - Torino - Venezia e del tratto Napoli-Milano. Si prevede inoltre il potenziamento del corridoio con l'Est europeo: Trieste - Lubiana - Budapest e un collegamento marittimo Patras - Brindisi, quale alternativa all'attraversamento della ex Jugoslavia.

Si tratta di investimenti giganteschi e il «chi paga» diventa una questione prioritaria ancora irrisolta. Come si sa, le capacità di bilancio della Comunità in materia di trasporti, sono modeste e assolutamente non in grado di far fronte alle dimensioni finanziarie del problema. Altrettanto note sono le difficoltà di bilancio degli stati nazionali: si pensi che nel corso degli ultimi anni gli investimenti per la realizzazio-

ne di infrastrutture del trasporto in rapporto al Pil sono addirittura diminuiti toccando il modesto 1% sul Pil globale. Sulle possibilità di investimenti privati non ci si deve fare grandi illusioni, in quanto si tratta di opere che comportano rientri finanziari su un lungo periodo e di non facile previsione finanziaria. La proposta sul tappeto è quella di costituire un «Fondo europeo dei trasporti» gestito dalla Comunità per opere di interesse comunitario. Il Fondo dovrebbe essere finanziato con le accise sui carburanti che attualmente sono utilizzate dagli stati membri per fini diversi ed inoltre contare su una maggiore disponibilità della Banca Europea degli Investimenti (Bel) e sulla Banca Europea per la Ricostruzione e Sviluppo delle economie dell'Est (Berd). Per quanto concerne il nostro paese è perciò indispensabile una quantificazione complessiva dei finanziamenti necessari, ma soprattutto, una precisa individuazione di quelle infrastrutture che si ritengono prioritarie affinché l'Italia resti «agganciata al treno europeo». Questo, può costituire l'ultima occasione per creare un sistema altamente equilibrato, con altissimi costi di gestione a un basso livello di

efficienza, soprattutto a causa della cronica crisi delle Ferrovie di Stato.

Nella individuazione delle priorità si dovrà evidenziare, inoltre, il criterio del «prevalente interesse comunitario» che una determinata opera riveste, privilegiando in tale scelta le infrastrutture che fanno parte dei corridoi di scorrimento individuati in sede comunitaria. Questo criterio si dovrebbe assumere anche per i porti e gli interporti o centri intermodali di interesse comunitario, in base al quale privilegiare la destinazione delle risorse finanziarie dello Stato. In concorrenza con questa impostazione, il collegamento del Brennero è sicuramente di fondamentale importanza se si pensa alla funzione che già ora ricopre nei rapporti con il centro-Europa. I recenti accordi sui transiti in sede comunitaria con l'Austria consentono una accelerazione del progetto che, data la complessità progettuale, realizzativa e finanziaria, dovrà essere attentamente seguito dalle autorità italiane competenti.

Una nuova politica dei trasporti, nel nuovo contesto europeo, presuppone anche una modifica dell'attuale sistema istituzionale preposto alla gestione dei trasporti, attualmente frammentato in più ministeri ed una molteplicità di centri di gestione sconsiderati tra loro. Ciò implica un accorpamento delle competenze ma, soprattutto, una netta separazione della decisionalità politica e di programmazione, della responsabilità gestionale ed operativa, che sempre più dovrà rispondere a criteri economici, sociali e di efficienza complessiva dell'intero sistema.

Da Praga il via alla rete mista ferrovia-auto-nave

I ministri dei trasporti di circa 30 paesi europei dell'Est e dell'Ovest hanno partecipato, nelle scorse settimane, a Praga, alla Conferenza pan-europea delle infrastrutture di trasporto organizzata dal Parlamento europeo e dalla Commissione Cee: presenti le maggiori cariche istituzionali comunitarie, dal commissario per i trasporti Van Miert alla commissione trasporti del Pe (per il gruppo della Sinistra Unitaria Europea Porrazzini e De Piccoli, Pds), nonché i ministri dei trasporti della Cee fra cui Bernini (che ha anche presieduto parte dei lavori), operatori economici e finanziari a livello internazionale. In discussione, i nuovi scenari europei del 2000, l'aumento stimato del traffico, l'incremento delle relazioni economiche fra i paesi della Comunità e fra la Cee e i paesi dell'Europa centrale e orientale e dell'Etta, la necessità di avere un sistema di trasporto pan-europeo efficiente, senza il quale qualsiasi sviluppo economico e commerciale e gran parte delle politiche di cooperazione e di aiuto alle nuove democrazie dell'Est sarebbero seriamente compromesse. Questo nuovo sistema di trasporto non deve dimenticare gli obiettivi fondamentali di coesione e riequilibrio, non solo all'interno della Comunità, ma anche rispetto ai nuovi partner europei.

Ecco i temi più importanti della Conferenza: 1) gli scenari nazionali, in relazione ai paesi dell'Europa Centrale e orientale, con precisi riferimenti ai caratteri peculiari dell'organizzazione del sistema dei trasporti e ai grandi vincoli finanziari ed economici esistenti per un loro ammodernamento equilibrato (fra gli interventi più significativi quelli dei ministri dei trasporti russo e cecoslovacco). 2) La programmazione pan-europea per una rete di trasporti. La scelta deve cadere su modelli sicuri, poco costosi dal punto di vista energetico e adatti alle esigenze ambientali e di pianificazione del territorio. Non sono mancate a questo proposito osservazioni autocritiche da parte della Comunità sui ritardi nella costruzione di una politica comune dei trasporti a livello Cee e sulle responsabilità legate a un modello di trasporto praticamente unimodale (circa il 76% delle merci in Europa circola su strada). A queste

Disastrose conseguenze del forte incremento (157%) degli autotrasporti negli ultimi vent'anni

Invase dai Tir, le strade italiane sono al collasso

RAUL WITTENBERG

Omai i Tir stanno portando al collasso le strade italiane. Lo denunciano le autorità, lo ammettono i camionisti, lo sanno benissimo gli automobilisti, lo dicono i numeri degli ultimi vent'anni. Dal 1970 al 1990 il trasporto merci è cresciuto dell'81,7%. Fin qui tutto bene. È uno dei segnali di un ventennio di sviluppo economico. Ma come si è distribuita questa crescita? L'autotrasporto è più che raddoppiato, con un aumento del 157,4%. La sua quota di mercato è così salita dal 44 al 62,76%, senza calcolare i percorsi inferiori ai 50 chilometri che sono praticamente monopolizzati dai camion. Le ferrovie registrano un mode-

sto 15,5% che non solo impedisce loro di allargare la loro presenza nelle merci ma addirittura la dimezza dal 20 al 12%. In teoria il primato della crescita spetterebbe agli aerei (+218%) ma è insignificante guardando alla loro parte nel traffico delle merci: lo 0,02%. In sostanza tutti i sistemi alternativi agli autotreni sono stati penalizzati dalla crescita del traffico: anche il cabotaggio, nonostante le sue dimensioni siano per un terzo maggiori rispetto al 1970, ha perso quasi otto punti della sua fetta di mercato di vent'anni prima (ora, il 19,33%). Il successo dei camion è spiegato dalla loro estrema flessibilità: è l'unico vettore

che consente il «porta a porta» in un unico viaggio, dal cancello della fabbrica all'indirizzo del destinatario. E questo li rende insostituibili, tanto che nessuno pensa di eliminare i Tir dalle strade. Caso mai, si tratta di integrarli con gli altri sistemi in maniera che, specie sulle lunghe distanze, diventino non più convenienti affidarsi soltanto a loro. Ecco dunque il Tirreno e l'Adriatico diventate le «strade d'acqua» per il cabotaggio, con i porti attrezzati a trasferire in quattro e quattrocento container e rimorchi dalle navi ai Tir diretti alla destinazione più vicina. Ecco la penisola percorsa da treni merci (specie di notte) ad alta velocità, caricati negli interporti sui carri ferroviari appositamente costruiti per il trasporto combinato. Questi so-

no gli scenari del futuro. Lo scenario attuale vede soprattutto due punti di crisi. La questione dei valichi (essenzialmente quelli alpini) e la polverizzazione delle aziende di autotrasporto. Quasi mezzo milione, i camion di vario tipo circolanti nel nostro Paese, ma l'indice della polverizzazione è dato dalle imprese titolari di questi camion. Nessuno si prende per buona la base di calcolo del maggior sindacato degli autotrasportatori, la Fita aderente alla Cna (la media di 1,7 camion per azienda), allora i 463 mila veicoli risultanti al centro studi sui sistemi di trasporto darebbero 272 mila imprese. Fatto sta che, garantisce il segretario generale della Fita Alfonso Trapani,

per il 90% di loro si tratta di artigiani con al massimo otto dipendenti. Ad esempio, su 140 mila aziende censite dalla motorizzazione, 114 mila (pari all'82%) hanno da uno a due camion. E i «monoveicoli» (con un solo mezzo) sono 82 mila, quasi il 60%. Ecco, la polverizzazione in cui si insabba qualsiasi razionalizzazione e modernizzazione del settore verso il trasporto combinato che esige ingenti investimenti. Tuttavia si tenta la ristrutturazione con una legge che punta a ridurre drasticamente il numero delle aziende con incentivi finanziari per uscire dal settore (in sostanza, pre-pensionamenti), per spingere i piccoli a unirsi in consorzi o cooperative, per riconvertire i

camion al trasporto combinato (casse mobili ecc.). Il disegno di legge, approvato alla Camera, è ora al Senato. Ma le risorse destinate allo scopo dal governo, lamenta Trapani, sono esigue rispetto alla promessa di 550 miliardi nel triennio '91-'93, formulata dai ministri competenti l'anno scorso per scongiurare una serrata. Tra contributi diretti (140 miliardi) e in conto capitale (80), la Finanziaria '92 ne stanziò meno della metà: 220 miliardi nel triennio '92-'94, 800 mila lire a ognuna delle ipotetiche 272 mila imprese. «Con questi soldi», afferma Trapani, «non si fa nessuna ristrutturazione». I valichi sulle Alpi. Sono pochi, scarsamente attrezzati per il trasporto combinato, le popolazioni di Austria e Sviz-

zera rifiutano l'inquinamento acustico e atmosferico provocato dal continuo passaggio di Tir sul loro territorio. Il ministro dei Trasporti Carlo Bernini assicura che il governo intende realizzare la «saldata internazionale attraverso i valichi» con un programma di opere che non si limitano al traliccio ferroviario del Brennero. Tralocchero che dovremo avere verso il Duemila, avvenendo nel settembre scorso a Bolzano i tre ministri dei Trasporti di Italia, Austria e Germania deciso il finanziamento del progetto di fattibilità. Non solo, ma la Cee il 22 ottobre ha sottoscritto con i governi elvetico e austriaco due accordi sui transiti che impegnano in misura notevole l'Italia: dall'allargamento in tempi brevi delle gallerie nelle linee ferroviarie a ridosso delle Alpi, in maniera che ci passi il treno con sopra il Tir; alla costruzione di nuovi interporti e al potenziamento di quelli esistenti. Il ministro Bernini ha garantito che la Finanziaria '92 assicura le risorse necessarie a far fronte a questi impegni.

responsabilità ha pesantemente contribuito, almeno in passato, l'atteggiamento del Consiglio trasporti Cee e degli Stati membri, tanto che si comincia a valutare il costo della mancata infrastruttura. 3) Gli aspetti finanziari: le massime autorità della Bel, della Berd e della Banca mondiale hanno fatto il punto della situazione non dimenticando il ruolo di alcuni importanti programmi di cooperazione della Comunità europea con l'Europa centrale e orientale. Grandi sono in questo senso le necessità dei paesi dell'Est (ad esempio la Cecoslovacchia, che insieme all'Ungheria è probabilmente i più avanzati, stima a 30 miliardi di dollari il fabbisogno finanziario fino al 2000 per modernizzare la sua rete ferroviaria). Secondo il rappresentante degli industriali, manca attualmente una struttura pan-europea capace di gestire la programmazione di una vera rete di collegamento. Il problema dell'infrastruttura si intreccia con quello del software, dell'hardware, dei bisogni ambientali, delle necessità finanziarie, oltre che istituzionali. Il Commissario Van Miert ha sottolineato l'esigenza di una politica comune dei trasporti, non più rinviabile, e la necessità di una vera competenza per gestire un settore che non può essere più considerato «nazionale». I partecipanti alla Conferenza hanno sottoscritto una dichiarazione finale nella quale si dicono convinti dell'esigenza, per i paesi dell'Europa centrale e orientale, di ricostruzione delle infrastrutture di trasporto e di ristrutturazione delle economie per una migliore integrazione con i paesi europei. In generale, la dichiarazione sottolinea tuttavia lo sviluppo drammatico e l'imminente crisi dell'attuale sistema europeo dei trasporti, nonché gli effetti negativi sull'ambiente e sulla sicurezza. Per rispondere alle esigenze e all'urgenza di un sistema di trasporti efficienti, ci si impegna a favore di una rete pan-europea che tenga conto delle priorità ambientali, di risparmio energetico e di sicurezza. Per raggiungere questi obiettivi, proprio il trasporto intermodale e combinato appare come la risposta più interessante, attraverso l'utilizzazione di tecniche integrate strada-rotaria, navigazione interna e trasporto marittimo. [J.A.C.]