

4th IRU/EU Road Transport Conference
“Future of Road Transport – Innovation & Efficiency
9 ottobre 2014 – Bruxelles.

Italian EU Presidency – The way forward. Italian transport priorities.

1. Il “peso” e il ruolo del trasporto di merci su strada.

Le statistiche concernenti l'attività di trasporto confermano puntualmente che nell'Unione Europea la modalità di trasporto su strada occupa una percentuale superiore al 70% dell'intera attività dei trasporti terrestri.

Nonostante la crisi economica, che perdura ormai da vari anni e che ha influito in negativo sul complesso della dimensione dei traffici rispetto alle punte raggiunte nel 2008, il trasporto su strada continua ad essere quindi determinante per assicurare gli scambi commerciali, rappresentando anzi probabilmente un elemento chiave per la fornitura dei servizi necessari ad una ripresa che non può essere attesa troppo a lungo termine.

L'apporto del settore allo sviluppo del mercato unico europeo può leggersi, ad esempio, nel dinamismo dimostrato, anche in questi periodi di crisi, laddove la quota di attività di trasporto di merci su strada sviluppata nei trasporti internazionali ha raggiunto il 33% nel 2012, a fronte del 30% del 2002.

L'Italia, peraltro, è una nazione in cui l'importanza di tale modalità di trasporto è addirittura più alta di quella media europea.

Stante la rilevanza generale del trasporto stradale, che include anche le operazioni di cabotaggio, svolte sul territorio nazionale da vettori esteri, è evidente che l'attività del settore, preda di stimoli sempre più forti posti dalla concorrenza, non può essere lasciata ad un puro spontaneismo, ma va incanalata nell'ambito di regole che impediscano o almeno limitino il ricorso a pratiche illegali, e controllata perché il rispetto delle regole sia assicurato per consentire il funzionamento più efficiente dei mercati.

2. Il trasporto e il confronto con altre esigenze fondamentali.

Il trasporto, del resto, non può trascurare il necessario contemperamento di esigenze comunque imprescindibili in materie altamente delicate, quali la sicurezza della circolazione, il rispetto delle norme sociali, la tutela del personale impiegato nelle operazioni mobili, la partecipazione al mercato in condizioni paritarie per le imprese a beneficio di una sana competizione, lo sviluppo sostenibile, la crescita della logistica e l'armonia globale del “sistema trasporto”.

Il perseguimento di una migliore efficienza del settore va considerata irrimandabile. Di conseguenza le politiche del trasporto debbono mirare a porre le giuste condizioni di operatività delle imprese, costruendo e mantenendo un quadro giuridico che non imponga vincoli di gravosità tale da espellere forzatamente dal mercato un numero considerevole di imprese, in particolare di piccola o media dimensione, che continuano a rappresentare tuttora un elemento portante del settore.

Le imprese stesse, d'altronde, debbono raccogliere la sfida e concentrare sforzi e risorse per continuare a competere - spesso, purtroppo, non in condizioni di parità sostanziale - in mercati a crescente competitività, tenuto sempre conto degli obblighi discendenti dagli altri

onerosi obiettivi generali che affiancano la politica dei trasporti e che rispondono alle richiamate esigenze di sicurezza, ambientali o della salute, per fare solo qualche esempio.

3. La necessità di un quadro giuridico coerente e chiaro.

Un primo aspetto cruciale, perciò, è rappresentato dalla necessità di un quadro giuridico europeo coerente, informato a chiare regole di funzionamento, preferibilmente accettate, ma, comunque, fatte rispettare.

La carenza di armonizzazione fra i mercati dei Paesi dell'Unione europea, che purtroppo ancora si riscontra, genera indebiti vantaggi specialmente alle imprese che operano con pratiche illegittime o, più spesso, abilmente elusive delle disposizioni vigenti.

Obiettivo primario degli Stati dovrebbe essere, come lo è per l'Italia, quello di rafforzare la vigilanza per contrastare e anche reprimere l'operato dei soggetti che non intendono fornire servizi conformi alle norme, ma esportano illegalità per trarne posizioni di vantaggio nei mercati e benefici economici.

No, quindi, al dumping sociale e no alle cattive o squilibrate condizioni di impiego.

Un aiuto, in questi termini, può venire dalla Commissione per un'azione che, in una prima fase, operi con funzione di chiarimento del quadro normativo, onde ridurre i margini sfruttabili per comportamenti abusivi.

4. La spinta del mercato e le risposte corrette.

La pressione dei mercati, certamente maggiore in periodi di difficoltà economica, impone ritmi che le imprese del settore cercano di reggere per garantire le consegne nei tempi pretesi, talvolta trascurando le disposizioni di tutela fissate dall'ordinamento.

Questo non è ammissibile, perché la competizione deve giocarsi in una logica non di scadimento delle condizioni di esercizio, ma di miglioramento dei servizi, cui le stesse imprese debbono pervenire in termini di adeguati investimenti, progresso nell'organizzazione, rinnovo del parco veicolare, ricorso alle nuove tecnologie e, non ultima, formazione per i dipendenti, ormai indispensabile a fronte delle costanti novità normative e dello sviluppo degli strumenti elettronici a disposizione di conducenti e imprese, nella loro connessione con le infrastrutture.

5. La vigilanza pubblica, l'evoluzione del tachigrafo e i sistemi ITS.

Quanto ai compiti del versante pubblico, a differenza del passato, in cui gli strumenti non esistevano o erano rudimentali, la tecnologia consentirà progressivamente di rendere più efficaci e selettive le procedure di controllo, rendendo nel contempo più semplice e produttiva l'attività delle imprese oneste, che potranno evitare controlli inutili, e più incisive le possibilità di controllo nei confronti delle imprese meno rispettose delle regole.

I risultati più fruttuosi deriveranno certamente, purtroppo non a breve, dalla nuova generazione di tachigrafi intelligenti, che sarà montata sui veicoli europei e che potrà garantire adeguate registrazioni dell'attività dei conducenti con possibile controllo remoto da parte delle autorità preposte. La strumentazione produrrà un maggiore rispetto dei tempi di guida e di riposo, renderà meno semplici le frodi, con ricadute benefiche sulla sicurezza, le condizioni di lavoro e un avvicinamento più concreto delle condizioni di concorrenza.

E' da auspicare, quindi, che le specifiche tecniche di attuazione siano fissate entro i giusti tempi onde consentire l'implementazione tempestiva dei nuovi apparecchi. Intanto vanno sfruttate al massimo le informazioni ricavabili dagli attuali tachigrafi.

Nel contempo, utile ausilio per il controllo potrà venire da sistemi telematici, collegati anche in rete, installati nelle infrastrutture, in particolare in punti strategici o in aree particolarmente sensibili sotto profili ambientali, sanitari o di elevata incidentalità, o anche a fini di tracciabilità.

Uno sforzo particolare, che coinvolge con differenti responsabilità, soggetti pubblici e privati e le imprese di trasporto quali utilizzatori, deve insomma attendersi verso un più alto ricorso e sfruttamento dei Sistemi di trasporto intelligenti (ITS), interoperabili ad ampio raggio, i soli ormai in grado di assumere un ruolo fondamentale nel rendere i trasporti di più elevato standard di efficienza e affidabilità.

Nella previsione di una crescita occorre infatti affrontare il tema del traffico merci secondo una visione di maggiore sostenibilità, adottando un approccio nel quale i trasporti sono pensati come sistemi integrati in cui informazioni, gestione e controllo operano in sinergia al fine di ottimizzare la gestione delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche, riorganizzando i flussi di traffico in modo da promuovere il riequilibrio fra i diversi modo di trasporto ed incentivando l'utilizzo delle modalità maggiormente sostenibili.

Ciò significa rendere disponibili ai mercati reti caratterizzate da quattro fattori fondamentali: connettività di rete, interconnessione, intermodalità, interoperabilità

In tal modo potranno essere erogati servizi di sistema a tutti gli operatori, mettendo in rete i principali attori della filiera (porti, interporti, ed autotrasportatori), con lo scambio dei dati in tempo reale si potrà pianificare la gestione dei flussi fisici, anche alle dogane, e prenotare in modo ottimale gli slot di carico e scarico merci presso i nodi.

6. I trasporti sostenibili.

Sul tema dei trasporti sostenibili, il movimento dei veicoli è il fattore che produce l'impatto ambientale, ma i veicoli sono anche lo strumento indispensabile per la produzione dei servizi da parte delle imprese di trasporto. Da essi, quindi, non si può prescindere.

Al di là dello scontato principio che "chi inquina deve pagare", il primo approccio logico deve partire da un serio sforzo per il ricorso a veicoli di standard più moderni e, quindi, a minore impatto ambientale.

Una spinta agevolata in questo senso contribuirebbe in modo importante a sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio proprio in uno dei settori spesso più criticato.

7. Il sostegno pubblico ai miglioramenti.

I sacrifici richiesti alle imprese vanno, però, affiancati da sforzi adeguati delle istituzioni.

Intanto, non può che presentare aspetti marcatamente positivi un orientamento delle istituzioni pubbliche di favore per i veicoli industriali a trazione alternativa, fra cui, ad esempio, il gas naturale e il biometano, atti a limitare le esternalità negative del trasporto, con un'attenzione particolare, ovviamente per i veicoli utilizzati anche in ambito urbano e suburbano. Tali acquisizioni debbono essere premiate e favorite (in Italia è stato recentemente avviato un progetto di incentivi in tal senso).

Un riflessione più ampia potrebbe anche farsi in merito alla effettiva congruità e attualità di certe restrizioni mantenute a livello normativo e in ciò la Commissione potrà approfondire le valutazioni. E' il caso, ad esempio, delle politiche ammesse di intervento, almeno in regime "de minimis", ove il supporto tangibile della parte pubblica potrebbe giocare un ruolo importante per consentire al settore dell'autotrasporto un cambiamento radicale dei mezzi in disponibilità mediante acquisizione di veicoli di standard modernissimi a fronte di contestuale rottamazione di veicoli non necessariamente vetusti, ma anche di media anzianità. In sostanza, è sempre preferibile un veicolo EURO 6 in circolazione, sebbene acquisito con agevolazione, che non un corrispondente veicolo di categoria EURO III e, perché no, EURO IV, specie per le imprese impegnate nei trasporti internazionali, che producono elevate cifre chilometriche e corrispondenti emissioni.

8. Il dialogo fra i diversi modi di trasporto.

Un ulteriore richiamo, quale obiettivo importante, va fatto alla necessità di far dialogare le varie modalità di trasporto. Da questo l'Unione e gli Stati membri non possono prescindere.

Riconoscendo alle varie modalità le loro specificità, non vi è dubbio, ad esempio, che il trasporto combinato possa essere concorrenziale con quello stradale sulle distanze superiori ai 500 km ed anche per distanze minori in alcune aree particolari. Soprattutto gli aspetti di tipo ambientale possono essere una chance per tale trasporto.

Ovviamente, in particolare le imprese di autotrasporto che ricorrono al trasporto combinato non accompagnato debbono affrontare investimenti non indifferenti, sia per i materiali da utilizzare che sotto i profili più strettamente organizzativi.

Pertanto, tale modalità non può che risentire delle scelte delle istituzioni nella materia, nonché, logicamente, della qualità dei servizi ferroviari offerti e della loro paragonabilità con il servizio stradale puro.

La capacità della rete, l'adeguatezza dei terminali, i costi e i prezzi giocano tutti un ruolo determinante in ordine alla auspicabile migliore cooperazione fra modalità di trasporto diverse, ma sempre complementari.

Alla versatilità del trasporto stradale, insomma, deve rispondere il settore del trasporto ferroviario fornendo opportunità soddisfacenti per il mercato.

L'Italia crede fortemente nello sviluppo di tale collaborazione e nella promozione, nei fatti necessaria, del trasporto combinato e intermodale in genere.

Dimostrano ciò gli sforzi economici elevati profusi e previsti per la realizzazione delle grandi infrastrutture per attraversare le Alpi e garantire una connessione di elevatissima efficienza e capacità con tutto il territorio del mercato unico europeo. Ma la conferma viene anche dagli altri impegni per gli interventi di miglioramento strutturale della rete, come quelli concernenti la sagoma.

Anche in questo caso, inoltre, interventi che favoriscano il ricorso al trasporto combinato, non possono che dare ricadute positive soprattutto sul versante dell'impatto delle emissioni o su altri aspetti, come quello della sicurezza per minore ricorso alla strada.

Analoghi discorsi possono essere, ovviamente, introdotti, riguardo al trasporto combinato marittimo, egregiamente sperimentato dall'Italia con le così dette autostrade del mare, sulle quali, probabilmente, sarebbe stata utile una più ampia comprensione da parte della Commissione Europea per l'ulteriore necessario sviluppo.