

Roma, 29 Settembre 2009

## **Comunicazione sul futuro dei trasporti -COM (2009)279 Def. -**

### **Libro bianco 2010-2020**

Premessa: riteniamo indispensabile la suddivisione della impostazione del Libro Bianco sui trasporti 2010-2020, in due parti la prima delle quali non può che tenere conto della attuale situazione di crisi.

Si deve riflettere, a questo riguardo sulla affermazione che Mervyn King

Governatore della banca di Inghilterra ha fatto nel mese di agosto: “ Il PIL è caduto per una serie molto lunga di trimestri. Anche se dovesse tornare la ripresa ai livelli precedenti la crisi la capacità produttiva inutilizzata è ormai così consistente che ci vorrà del tempo perché venga completamente riassorbita e gli effetti su investimenti ed occupazione saranno comunque negativi ancora per un lungo periodo”<sup>1</sup> Non c'è dubbio che esistano sintomi di ripresa ma il ritorno alla normalità va truardato a qualche anno. Questa considerazione ci riporta al n.81 della Comunicazione dove si sostiene l'applicazione stretta delle regole di concorrenza che devono invece essere modulate nel tempo per permettere una ripresa globale. Una migliore valutazione degli Aiuti di Stato ad esempio per la sostituzione ( rottamazione) dei veicoli più vecchi<sup>2</sup> modificando la norma sugli aiuti a fini ambientali, che prevede agevolazioni solo per l'acquisto di veicoli rispondenti ad una normativa futura e per l'accorpamento di imprese di autotrasporto ( come fatto nel nostro Paese) che sono in tutta Europa frammentate, è condizione imprescindibile per interventi mirati anche se di carattere provvisorio ad esempio per due anni.

---

<sup>1</sup> Eutimio Tiliacos Linacee College Oxford University- Lettera ANESTI settembre 2009

<sup>2</sup> vedi allegato 1

In una visione di medio termine vanno, a nostro avviso, tenuti presenti i seguenti aspetti:

- **Infrastrutture:** Sono l'asse portante della politica dei trasporti. E' però non sostenibile che siano privilegiate solo le linee ferroviarie ma deve essere data apertura anche alle infrastrutture stradali. Questo anche in funzione del fatto che i Paesi nuovi entrati stanno spingendo per reti stradali efficienti. Abbiamo appreso con soddisfazione, al riguardo, la decisione della BEI di finanziare un ulteriore tratto dell'autostrada Berlino–Varsavia. Si suggerisce un migliore bilanciamento dei finanziamenti tra Strada e Rotaia (40% 60%)rispettivamente nella Europa a 15. Diversa è la situazione nei Paesi nuovi entrati.  
Aumentare gli investimenti e dare priorità alla eliminazione dei colli di bottiglia.
- **Costi esterni** Nessun dubbio sul fatto che siano pagati da chi li genera. Citiamo però l'ultima elaborazione statistica edita dalla Commissione Europea<sup>3</sup> dalla quale emerge che il trasporto genera introiti pari al 2,5% del PIL ( in Italia 2,7) e che sempre nel nostro Paese, ad esempio, le sole accise sui carburanti rappresentano il 1,6% del PIL. Errore sarebbe considerare la tassazione una variabile indipendente del principio di ridurre il trasporto stradale. L'addebito dei costi esterni eccedenti quelli già pagati, dovrebbe essere previsto per tutte le modalità ed anche per il trasporto viaggiatori. Gli importi incassati dovrebbero essere destinati esclusivamente al settore trasporti
- **La tecnologia** ha fatto passi giganteschi ed è chiaro che tra l'EURO 0 e l'EURO V siano state realizzate riduzioni notevolissime delle emissioni. Questi risultati vengono però parzialmente vanificati per due motivi:
  - I tempi di sostituzione dei veicoli avvengono in lassi di tempo quinquennali e, specialmente in momenti di crisi, la sostituzione non avviene con veicoli nuovi ma con unità usate.
  - Il trasporto ed in particolare quello stradale, continua a crescere a ritmi superiori all'andamento del PIL. Questo ci porta al punto 16 della Comunicazione per confermare che dissociare la crescita del trasporto merci dal PIL non è attuabile. Proprio perché la liberalizzazione, l'allargamento ( che ha tenuto in considerazione solo aspetti politici e non socio-economici), le delocalizzazioni, la concorrenza spostata sui costi di produzione di beni e servizi<sup>4</sup>, non consentono margini di manovra. Il trasporto dunque continuerà a crescere in generale e di più

<sup>3</sup> Taxation Trends in the European Union – 2009 edition

<sup>4</sup> Il Presidente Barroso nella allocuzione al PE in occasione della sua riconferma, ha posto tra gli impegni quello di “combattere il dumping sociale”

crescerà il trasporto stradale in stretto collegamento con l'andamento del PIL

Tutte le soluzioni tecnologicamente avanzate che riguardino la sicurezza, l'efficienza dei veicoli, il traffico, sono da avallare a condizione che i sistemi di bordo siano uniformati

- **Il quadro legislativo:** E' a nostro avviso pesante e complesso. Non servono di certo normative ulteriori. Sono necessari interventi per uniformare i controlli e la loro severità tra tutti i Paesi europei, eliminandone la sporadicità
- **Le modalità alternative alla strada,** in particolare le ferrovie, non hanno raggiunto risultati apprezzabili. L'Autotrasporto ha necessità di una ferrovia efficiente che possa avvalersi di linee dedicate alle merci. La posizione delle Associazioni dei Gestori delle infrastrutture ferroviarie contrarie a tale innovazione si comprende solo considerando che tali Associazioni non credono nel trasporto delle merci anche per gli introiti inferiori che offre rispetto al trasporto viaggiatori. Né può essere immaginato che il trasporto merci su ferrovia venga considerato un servizio pubblico. Si creerebbero in caso contrario le premesse per dumping sociale ancora peggiori di quanto esistente e comunque di impatto stravolgente sulle regole di mercato.
- **Il trasporto combinato,** che avrebbe dovuto essere la soluzione al problema dei trasporti, è anch'esso fallito. Una soluzione la cui validità continuiamo a sostenere, sta nell'estendere studi e ricerche sui sistemi di *movimentazione orizzontale delle UTI.* Questi sistemi permetterebbero, evitando costosi sistemi di sollevamento ed i conseguenti grandi spazi necessari, una riduzione notevole nei costi di carico/scarico e l'utilizzo appunto di aree di dimensioni ridotte. Il che conseguentemente eliminerebbe l'assioma per il quale il trasporto combinato è efficiente e valido solo oltre i 600 KM. Esempi di tali sistemi orizzontali sono in esercizio in Svizzera. Andrebbero riviste le modalità degli aiuti al trasporto combinato, che fino ad oggi non hanno sortito esiti. I beneficiari di tali aiuti dovrebbero essere le imprese di autotrasporto e non intermediari come avviene oggi.
- **Efficienza del trasporto stradale** Deve poter essere migliorata perché almeno per i prossimi 15 anni continuerà ad aumentare. Rivedere i Pesi e le Dimensioni dei veicoli con agevolazioni nella sperimentazione degli ecocombi a livello nazionale e aumentando a 44t il peso massimo ammesso nei trasporti internazionali, sono due soluzioni possibili.
- **Azioni coordinate** La popolazione in aumento vertiginoso ( si è passati da 1,5 miliardi di persone al mondo del 1900 ai 6 miliardi di oggi, in un secolo dunque), la inurbazione crescente, l'aumento della vita media inducono a dissociare gli **interventi sul traffico urbano** con utilizzo di veicoli ecologici,

piani di rifornimenti in ore fuori da quelle di punta, agevolazioni alla creazione di aree di scambio alle periferie, ricorso alla telematica per la scelta delle tratte migliori etc, **da quelli sull'interurbano** ( agevolazioni alla sostituzione dei veicoli con rottamazione di quelli meno avanzati tecnologicamente, premio per i trasporti nelle ore non di punta ed agevolazioni in questo caso sull'orario di lavoro con il coinvolgimento delle Associazioni degli Industriali ed operatori del Commercio

- Il trasporto di merci interurbano può avvalersi solo marginalmente di combustibili alternativi per ovvii e noti motivi. Ripetiamo che è indispensabile prevedere soluzioni drastiche sulla fuoriuscita dal mercato di veicoli ad alto impatto ambientale.
- L'accorpamento di imprese di autotrasporto è un obiettivo da raggiungere. Le soluzioni adottate dall'Italia e dalla Provincia autonoma di Trento sono esempi concreti.
- **Dimensione esterna** Uniformare le regole prima di ogni ulteriore allargamento ed accelerare l'uniformazione con i Paesi nuovi entrati. Il principio programmatico assunto dal Presidente Barroso nel corso della audizione al PE “ eliminare il dumping sociale” deve essere tenuto presente. Alle motivazioni politiche alla base delle decisioni sull'allargamento, devono essere affiancate quelle sociali e fiscali. Non ci può essere liberalizzazione senza una uniformazione delle regole di mercato

Restiamo a disposizione per ogni ulteriore ragguaglio e, ringraziandoVi per la cortese attenzione, porgiamo distinti saluti.

Allegato 1

**Contributi:**

**Veicoli Euro I,II e III in eccesso presso le imprese, da rottamare**

**Sostituzione di veicoli EURO I, II da rottamare ed EURO III, almeno con EURO V**

Il Presidente

- Eleuterio Arcese -

