

Roma, 15 aprile 1999

**CIRCOLARE N. 61/1999****OGGETTO: ATTIVITA' CONFEDERALE - NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI (PGT) - OSSERVAZIONI ALLE LINEE GUIDA.**

Il 12 marzo u.s., nel corso di una conferenza stampa, il Ministro dei Trasporti Tiziano Treu, insieme ai Ministri dei Lavori Pubblici, Enrico Micheli e dell'Ambiente, Edo Ronchi ha presentato un documento che costituisce le linee guida per il nuovo PGT.

Si e' cosi' conclusa la prima fase dei lavori del gruppo di esperti composto da personalita' accademiche italiane e straniere (francesi, inglesi e tedesche) nonche' dai tecnici dei tre Ministeri.

Il documento - per il quale erano stati chiesti contributi dalle parti sociali - e' stato inviato al Parlamento per un esame preliminare.

"E' un documento aperto che avvia una fase di approfondimenti e di ampia concertazione che si concludera' con la stesura definitiva del Piano" e' scritto nel commento stampa distribuito il 12 marzo scorso.

Anche per tale motivo Confetra ha inviato all'ing. Fumero, responsabile del Servizio Pianificazione e Programmazione istituzionalmente preposto alla stesura del PGT, le osservazioni seguenti.

Il documento presentato nel corso della conferenza stampa del 12 marzo u.s., intitolato Indirizzi e linee guida per il nuovo PGT, risente anzitutto della ristrettezza dei tempi con i quali esso e' stato preparato.

Cio' ha costretto gli esperti a formulare indicazioni prevalentemente generiche, suggerendo soluzioni per le quali sovente non viene neppure accennato quali interventi si rendono necessari, dimostrando che - forse - non e' stato loro concesso il tempo necessario per approfondire i contributi richiesti alle parti sociali.

La Confetra auspica a tale proposito che, per la seconda fase, le tempistiche non siano altrettanto accelerate, al fine di evitare l'elaborazione di un PGT puramente dialettico e di grossolano indirizzo che non apporti nessuna soluzione per la definizione di una politica dei trasporti e della logistica anche nel nostro Paese.

Cio' premesso si formulano qui di seguito le osservazioni sui contenuti del documento presentato, alla luce dei tre contributi che Confetra ha inviato: sulla logistica e trasporto

- sulle prioritari infrastrutture
- sulla riorganizzazione delle competenze.

Con riferimento alle premesse (capitolo 1), soltanto qualche puntualizzazione. Si afferma che *"insieme agli interventi sul lato dell'offerta andranno individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda di trasporto"*: ma questo concetto e' poi dimenticato per le merci.

Poiche' la logistica e' una delle funzioni della produzione (e sempre piu' anche della Grande Distribuzione commerciale) le prestazioni di servizi logistici (trasporti compresi) sono una fase dell'atto produttivo o della moderna commercializzazione.

Nel momento in cui per una qualsiasi esigenza (ad esempio ambientale) si prevedono interventi di regolazione e di riduzione per il trasporto, occorre in realta' prevederli per la produzione (o commercializzazione).

Il concetto e' ben espresso nel Libro Verde dell'ENEA sugli "Usi sostenibili dell'energia nei trasporti" quando afferma:

*"Il quadro illustrato evidenzia che per raggiungere gli obiettivi di sostenibilita' degli usi energetici nel settore dei trasporti, specie con riferimento agli impegni a breve e medio termine assunti a Kyoto, si impone un'azione decisa che comportera' necessariamente modifiche alle abitudini di vita dei singoli cittadini ed all'organizzazione del sistema produttivo e distributivo"*.

Tra le premesse la Confetra considera obsoleta l'affermazione che lo squilibrio modale in favore della strada - anche per le merci - e' in Italia nettamente maggiore rispetto agli altri Paesi europei.

Eurostat, per il 1996, ufficializza che l'Italia - rispetto alla media dell'Unione Europea del 73,6% - ha traffici su strada con incidenza modale pari all'85,3%, senza tener pero' conto del cabotaggio marittimo che in Italia corrisponde alla navigazione interna di altri Stati.

**Ripartizione modale - 1996**  
(tkm in %)

	<b>Strada</b>	<b>Rotaia</b>	<b>Navigazione interna</b>	<b>Pipeline</b>
Grecia	98,1%	1,9%	0,0%	0,0%
Spagna	91,9%	5,0%	0,0%	3,0%
Irlanda	90,6%	9,4%	0,0%	0,0%
Portogallo	90,3%	9,7%	0,0%	0,0%
<b>Italia</b>	<b>85,3%</b>	<b>9,2%</b>	<b>0,1%</b>	<b>5,4%</b>
Regno Unito	85,0%	7,5%	0,1%	7,3%
Danimarca	82,9%	6,2%	0,0%	10,9%
Belgio	75,0%	12,7%	9,6%	2,6%
Finlandia	72,7%	26,6%	0,7%	0,0%
Lussemburgo	71,2%	18,4%	10,4%	0,0%
Francia	67,2%	21,0%	2,4%	9,3%
Germania	66,2%	15,9%	14,4%	3,4%
Svezia	62,4%	37,6%	0,0%	0,0%
Olanda	58,2%	2,9%	33,2%	5,6%
Austria	42,4%	34,2%	5,4%	18,1%
<b>EU 15</b>	<b>73,6%</b>	<b>13,9%</b>	<b>7,0%</b>	<b>5,5%</b>

Con riferimento al problema dell'ambiente (capitolo 3) e' opportuno richiamare anzitutto la Delibera CIPE pubblicata il 10 febbraio scorso, laddove questa prevede che entro il 31 dicembre 1999 il Ministro dei Trasporti, nell'ambito del PGT e d'intesa con i Ministri dell'Ambiente, dell'Industria e dei Lavori Pubblici, dovra' elaborare e sottoporre all'approvazione del CIPE un *Libro Bianco per la mobilita' sostenibile*.

Entro la stessa data il Ministro dei Trasporti, d'intesa con i Ministri dell'Ambiente, dell'Industria e dei Lavori Pubblici, dovra' adottare provvedimenti relativi alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore dei trasporti, con il seguente ordine di prioriteta':

1. *sostituzione progressiva della flotta di autoveicoli pubblici con autoveicoli a basse emissioni*
2. *sviluppo del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, con la contestuale limitazione del traffico autoveicolare privato, e la promozione dei percorsi ciclabili urbani*
3. *trasferimento di una quota progressiva del trasporto merci da strada a ferrovia e cabotaggio marittimo.*

Nelle linee guida non vengono richiamati questi importanti provvedimenti, che - pur pubblicati nel febbraio 1999 - erano stati firmati dal Presidente D'Alema nel novembre 1998. Agli accordi di Kyoto, cui la delibera CIPE si riferisce, e' dedicato un paragrafo ma con carattere discorsivo di indicazione di possibili opzioni piu' che di scelte.

Pochi cenni si riferiscono alle merci e non si comprende se talune proposte debbano intendersi riferite anche al trasporto di cose: per ridurre i percorsi a vuoto ed i costi per le imprese si propone di "valutare il superamento del divieto al trasporto in conto proprio di operare in conto terzi"; per il trasporto su gomma si stabilisce che "occorra spostare il prelievo delle tasse di possesso - IVA, bollo di circolazione, etc. - a forme che disincentivino selettivamente l'uso dei mezzi".

Per quanto concerne la logistica e il trasporto merci (capitolo 4) la Confetra ritiene indispensabile affrontare problemi che la ristrettezza dei tempi non ha consentito di toccare. Ci si riferisce al tema ambientale, di cui si e' appena detto e per il quale esiste ormai una messe di documentazione prodotta, piu' che dalla Delibera CIPE, dalla Conferenza Energia e Ambiente del novembre '98.

Oltre al problema dei gas ad effetto serra (Kyoto) il trasporto su strada e' accusato di non pagare l'uso delle infrastrutture che utilizza ne' le esternalita' che provoca. Una ricca documentazione comunitaria propone interventi per "l'internalizzazione delle esternalita'". Le linee guida del PGT non ne fanno cenno.

Per quanto concerne l'autotrasporto merci, le azioni di intervento indicate si limitano a suggerire: l'abrogazione delle norme restrittive all'immatricolazione di veicoli rimorchiati rispetto a quelli trainanti (non piu' di 5 a 1)

- una forte azione di controllo e regolamentazione degli orari di lavoro
- incentivi al ricambio generazionale degli autotrasportatori
- riqualificazione delle imprese medie e medio-grandi indirizzandole verso profili da operatore logistico specializzato.

Nulla e' detto sul perdurare della tariffazione obbligatoria dei servizi, sui rapporti contrattuali tra vettori e caricatori, sulla sicurezza della circolazione che richiede provvedimenti per lo svecchiamento del parco veicolare.

E' altresì tralasciato il tema delle ferrovie nell'area merci: il libero accesso all'infrastruttura previsto dalle direttive comunitarie, la privatizzazione etc.

Cenni vengono svolti per i servizi intermodali strada-rotaia, trascurando l'aspetto fondamentale della qualita' dei servizi e della obsolescenza dei rapporti contrattuali.

un'altra importante area ignorata e' il trasporto urbano delle merci, se ne accenna solo al capitolo 6, ove ci si limita ad affermare che i Piani Urbani della Mobilita' devono "dedicare particolare attenzione alla distribuzione urbana delle merci".

Le indicazioni sugli interventi infrastrutturali sono puramente di metodo e si limitano a fornire cenni su come stabilire le prioritari di intervento. E' comunque interessante la proposta che il PGT individui il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) inteso come sistema di interventi prioritari realizzabili e finanziabili in 10-15 anni.

Con lo SNIT ci si propone di superare la logica degli interventi settoriali non riconducibili ad un disegno organico comprendente l'insieme delle infrastrutture e dei servizi che costituiscono le strutture portanti del sistema Italia dei trasporti.

Delle linee per il PGT, questo e' il passo che Confetra piu' condivide. Le dotazioni infrastrutturali sono una condizione necessaria ma non sufficiente per l'efficacia e l'efficienza del sistema logistico. Generalmente si parla troppo di infrastrutture e poco di regolazione (verso la deregulation) del sistema. Comunque, ben prima del ponte sullo Stretto di Messina, elencato tra le proposte di intervento infrastrutturale in corso, hanno carattere di prioritari i trafori delle Alpi: la tragedia del tunnel del Monte Bianco ha drammaticamente evidenziato il problema. Si provi ad immaginare cosa accadrebbe se si bloccasse il traforo del Brennero!

Sulla riorganizzazione delle competenze nei trasporti (capitolo 8), viene indicata la costituzione di un'authority indipendente in subordine alla riorganizzazione dei Ministeri. Tale ruolo potrebbe infatti essere assunto da un unico Ministero cui attribuire tutte le funzioni ed i compiti per il settore dei trasporti. Confetra propende per tale soluzione, affiancando al Ministero un Consiglio Nazionale per i Trasporti e la Logistica (cui le linee guida del PGT non fanno cenno) che, peraltro, e' stato istituito il mese scorso dal Ministro dei Trasporti.

Un tema che manca nella linee guida e' quello che Confetra ha indicato come fondamentale per gli approfondimenti del PGT: quello relativo alla ufficializzazione di una Banca Dati nella quale raccogliere valutazioni consuntive e previsionali cui fare riferimento per la definizione del Piano stesso.

In conclusione Confetra ritiene che i tre documenti che essa ha elaborato ed inviato come contributo alla stesura del PGT restino validi anche per la seconda fase di elaborazione del Piano.

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n.239/98*

*FINE TESTO CIRCOLARE CONFETRA*