



UNA STRATEGIA INTEGRATA PER L'ACCESSIBILITA' IN EUROPA

L'UE è un grande sistema economico integrato, il più grande esportatore al mondo di beni e servizi e il più grande importatore per circa 80 Paesi partner. Un'economia, dunque, aperta ed integrata, che testimonia, con la sua stessa esistenza, il valore strategico dei commerci e delle relazioni internazionali. Commerci e relazioni internazionali che, come riconosciuto, anche, dall'UNACTAD-Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo, sono fortemente condizionati dalla quantità e dalla qualità delle connessioni di trasporto e logistica, che uniscono i diversi anelli delle filiere di produzione e consumo, che con la globalizzazione, si sono andate sempre più allungando e articolando nel mondo.

Sulle reti logistiche e di trasporto si consolidano le relazioni commerciali tra le imprese ed inoltre, collegamenti rapidi e poco costosi migliorano la flessibilità del mercato del lavoro e creano nuove opportunità culturali, formative e lavorative per i cittadini. Le strategie geo-politiche, vecchie e nuove, degli Stati hanno, sempre, avuto nel sistema delle infrastrutture e dei collegamenti, un importante strumento d'attuazione, come attualmente ben dimostrato dell'iniziativa cinese della "Nuova via della seta".

Uno dei principi fondanti dell'Ue è la libertà di circolazione di persone merci e servizi all'interno dei confini unionali. Nell'ottica della coesione interna, infrastrutture e servizi di trasporto efficaci, efficienti, sostenibili e resilienti sono un indispensabile prerequisito per l'attuazione non solo del mercato unico europeo, ma più in generale, dell'intera essenza dell'UE. Come correttamente indicato nel Libro Bianco "Crescita Competitività Occupazione" dell'ormai lontano 1993, le reti sono le arterie del Mercato Interno, la linfa vitale della competitività e il loro mal funzionamento si riflette in opportunità perse nel creare nuovi mercati e conseguentemente, in una minore crescita dell'occupazione.

L'obiettivo di consentire ai cittadini dell'UE, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, recepito dall'art. 170 del Trattato in tema di reti transeuropee, resta, ancora, ampiamente disatteso e richiede, pertanto, di essere ancora attivamente ricercato.

E' necessaria, quindi, **una strategia integrata europea in favore dell'accessibilità** e dei collegamenti, che dovrebbe essere prioritaria, tanto nella dimensione esterna della competitività internazionale, quanto in quella interna della coesione tra le diverse regioni dell'Unione. **Accessibilità, coesione e libera circolazione** sono, infatti, elementi distintivi dell'UE in entrambe le dimensioni. Meritano, quindi, di essere presidiate con una prioritaria strategia integrata d'intervento, che possa informare le diverse politiche settoriali della stessa UE e dei singoli Stati. Infatti, per carenze infrastrutturali e di servizi, regolamentazioni delle attività talvolta restrittive o discriminatorie, priorità politiche d'intervento recepite da altri settori, -energia, ambiente, sicurezza in primis- senza una adeguata valutazione degli impatti sul sistema delle accessibilità, la libera circolazione delle merci e delle persone in Europa non è ancora pienamente attuata e, conseguentemente, sono parziali, anche, i benefici sul fronte del Mercato Interno. Occorre quindi puntare a:

**** rafforzare l'impegno dell'Unione in favore della realizzazione delle reti di trasporto TEN- T**, potenziandone la dimensione euro mediterranea. Andrebbe introdotto un preventivo vaglio degli effetti sull'accessibilità, la competitività e la coesione dei territori delle diverse politiche settoriali promosse dall'UE, e dai singoli Stati, in particolare in tema di trasporti, energia, ambiente e sicurezza. Esemplari, da questo punto di vista, i contingentamenti dei transiti dei veicoli merci attraverso i valichi alpini: il nuovo Parlamento e la nuova Commissione dovranno impegnarsi per evitare che i Paesi al di sopra della barriera alpina, Austria in primis, rendano il passaggio dei valichi alpini un'operazione ulteriormente contingentata e costosa, aggiungendo alle difficoltà naturali quelle indotte da misure di regolazione dall'impianto discriminatorio.

A questo riguardo Confcommercio ritiene essenziale il completamento delle grandi infrastrutture di collegamento dell'Italia con il resto del continente e le aree contigue e per questo il programma CEF delle Reti TEN T andrebbe potenziato, rafforzandone, anche, la dimensione euro-mediterranea. Con particolare riferimento alla questione, erroneamente nazionale, inerente la realizzazione della nuova Torino-Lione, Confcommercio ribadisce il proprio convinto sostegno al completamento dell'intervento, a tutela dell'integrità del condiviso disegno infrastrutturale europeo e di una prospettiva di sviluppo per il Paese, attraverso una migliore integrazione con i flussi di merci e persone del continente. In gioco non c'è solo la Torino-Lione, ma la realizzazione, attraverso di essa di una vera e propria "metropolitana d'Europa", che genererà grandi benefici non solo per le merci, ma anche per le persone e i flussi turistici, e che metterà in rapida connessione comunità, conoscenze e opportunità di importanti città motori dello sviluppo europeo.

Ma le segmentazioni del Mercato Interno dei Trasporti, non sono provocate soltanto dalle carenze infrastrutturali. Una grande responsabilità è da attribuirsi alle diverse misure regolatorie adottate dai singoli Stati nel settore e sul settore, un vero e proprio patchwork di differenti condizioni di contesto (fisco e previdenza in primis), all'interno del quale è molto difficile che di instaurino virtuose dinamiche di corretta concorrenza tra le imprese.

****sviluppare una visione realmente continentale rispetto ad ambiziosi programmi di intervento nel settore varati da altri stati**, quali la cinese nuova via della seta affinché attraverso un adeguato presidio non vengano compromessi il comune disegno europeo e la legittima sovranità degli Stati e della UE su un tema di così grande valenza strategica.

**** realizzare lo spazio europeo dei trasporti** Prima di decidere, nel dettaglio, le direttrici di sviluppo dello Spazio Europeo dei Trasporti occorrerebbe, in realtà, completarne la creazione, intervenendo prioritariamente su quegli ostacoli e strozzature che lo frammentano, minandone omogeneità ed efficienza. Esemplare, da questo punto di vista, la questione della permeabilità dei

valichi alpini, attraverso cui transita la metà delle esportazioni dell'Italia e oltre il 70% dei flussi in import ed export dell'Italia con gli altri Paesi dell'Ue. Lo spazio Unico Europeo dei Trasporti per esistere, dunque, non potrà prescindere da una seria azione di contrasto a ogni forma di concorrenza sleale e dumping sociale e per questo i dossier sulle questioni sociali nell'autotrasporto andranno portati avanti in linea con le indicazioni della Road Alliance, siglata dall'Italia insieme ai partner storici dell'Europa.

**** perseguire la sostenibilità dei trasporti dal punto di vista ambientale, economico e sociale**

Realizzato, così, concretamente, e non solo nelle dichiarazioni programmatiche, lo spazio unico europeo dei trasporti, occorrerà, poi, indirizzarlo lungo la preferibile linea dello sviluppo sostenibile attraverso un'innovativa sintesi tra le priorità d'intervento nel settore e quelle dettate dai comparti ambiente e energia. Col fine di perseguire la sostenibilità in tutte le sue dimensioni (ambientale, economica, sociale, nella dimensione locale e in quella internazionale), andranno ricercate, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, le soluzioni di trasporto più efficaci, efficienti e sostenibili. A questo proposito, sarebbero particolarmente auspicabili misure europee, di agevole implementazione, per sostenere lo sviluppo del trasporto combinato su mare e ferro, così come interventi sul fronte della disciplina degli aiuti di Stato, per favorire concretamente il rinnovo del parco circolante con mezzi più puliti e più sicuri. D'altra parte, occorrerà porre particolare attenzione alla disciplina degli aiuti di Stato, anche per consentire ai porti italiani di accedere alle risorse pubbliche per gli interventi infrastrutturali, senza ostacoli insormontabili, come quelli a seguito della recente decisione della CE (SA38399) in tema di tassazione dei porti.

Con riferimento ai lavori e alle iniziative legislative avviate dalla Commissione Juncker, si ritiene prioritario, per il prossimo Parlamento Europeo, mettere al centro dell'agenda in materia di infrastrutture e trasporti:

· **Pacchetto Mobilità e Road Alliance**: i tre gruppi di misure (Mercato interno; Mobilità pulita; Innovazione e sicurezza stradale) che riguardano il trasporto stradale, ma anche, con interventi specifici, altre modalità di trasporto, sono stati approvati soltanto in maniera parziale e non definitiva. È bene che i parlamentari italiani si attivino da subito per promuovere testi in linea con le richieste degli operatori nazionali, che puntino ad aumentare il grado di efficienza del mercato, a difesa delle imprese che operano in maniera leale e dei lavoratori su cui si investe, e che non devono essere danneggiati da fenomeni di dumping sociale.

Sia il Parlamento che la Commissione dovrebbero portare avanti quanto sancito, con particolare riferimento ai temi dei diritti sociali e della leale concorrenza nell'autotrasporto merci, dalla Road Alliance, in linea con quanto approvato in prima lettura dal Parlamento Europeo, sviluppando e sostenendo gli interventi normativi riconducibili al cosiddetto "Pacchetto Mobilità" in linea con quanto i principali partner storici europei (tra cui l'Italia) hanno sottoscritto, facendo valere il principio "stesso lavoro, stesso posto, stessa paga" e fermando le pratiche distorsive della concorrenza. A questo proposito, potrebbe essere utile pensare all'introduzione di un contratto minimo di sicurezza e legalità per i conducenti professionali dei veicoli europei.

Allo stesso modo, per la sostenibilità ambientale e l'innovazione tecnologica, è necessario evitare fughe in avanti e posizioni ideologiche, ma è bene approfondire i singoli dossier e individuare gli interventi più efficienti e in linea con le richieste del mercato. Con riferimento ai carburanti alternativi, in linea con l'impianto della Direttiva DAFI, e nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, è necessario avere una rete infrastrutturale capillare, che possa garantire lo sviluppo

delle attività di trasporto sostenibile, anche prevedendo incentivi europei per chi investe. Andrebbero, inoltre, superate le accelerazioni fatte o tentate nella passata legislatura per introdurre vincoli estremamente stringenti alle emissioni di CO2 dei nuovi veicoli, al di fuori di adeguate strategie complessive, per favorire il rinnovo del parco circolante e, dunque, per tradurre i nuovi limiti in reali miglioramenti sul fronte della sostenibilità del sistema dei trasporti europei. D'altra parte, la fissazione di limiti molto stringenti sul fronte delle emissioni clima alteranti dei veicoli, associata all'adozione del parziale metodo di calcolo di quest'ultime "dal serbatoio alla ruota", finirebbe inevitabilmente con il favorire ulteriormente la mobilità elettrica, ai danni delle altre alimentazioni alternative, nonostante i limiti operativi ed anche ambientali di quest'ultima, se analizzata nell'intero ciclo di vita dei veicoli.

Per un efficace processo di incentivazione del rinnovo del parco circolante, occorrerebbe, in particolare, consentire la concessione di incentivi all'acquisto con contestuale rottamazione, parametrati sul differenziale esistente tra il valore di mercato del mezzo rottamato e il prezzo d'acquisto del nuovo mezzo meno inquinante.

- **Infrastrutture:** completare il processo di integrazione delle reti TEN T, proseguendo, nell'interesse dell'intera Unione e massimamente per un Paese periferico come l'Italia, i lavori per la realizzazione e il completamento delle Reti Core e Comprehensive. Il tema infrastrutturale, inoltre, impatta anche sulla sovranità europea e, pertanto, sarebbe opportuno superare campanilismi e politiche nazionali, per identificare una strategia europea di accesso e gestione delle infrastrutture che tenga in adeguata considerazione la presenza di investitori di Paesi terzi. Con specifico riferimento alle infrastrutture portuali, la recente decisione (SA.38399) della Commissione europea di imporre ai porti italiani (che sono enti pubblici) il pagamento delle tasse sui canoni delle concessioni demaniali (ente pubblico che paga tasse su concessioni allo Stato), rappresenta un rischio incalcolabile per i nostri scali, non tanto nello specifico campo della tassazione, quanto per le possibili implicazioni sul fronte degli aiuti di Stato per la realizzazione delle infrastrutture portuali da parte delle Autorità di Sistema Portuale. Occorre, pertanto, intervenire sulla disciplina degli aiuti di stato, per consentire che la realizzazione delle infrastrutture portuali non subisca in Italia ulteriori ritardi, per effetto indesiderato della richiamata decisione.

- **Euro bonus-Mare bonus:** si dovrebbe prevedere o una misura europea di semplice attivazione per il sostegno al trasporto combinato marittimo anche nei collegamenti con i Paesi del Nord Africa, ovvero una modifica agli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di stato ai trasporti marittimi, considerando che per i Paesi mediterranei il mare ha una valenza in termini trasportistici diversa rispetto a quella che ha per gli Stati dell'Europa continentale. Pertanto, si dovrebbero semplificare le norme che, oggi con difficoltà, consentono di incentivare chi utilizza le Autostrade del Mare. E infatti, a riprova di quanto si richiede, basti considerare che la misura del mare-bonus (incentivi per trasferimento modale da strada a nave su rotte nazionali) che l'Italia adottò nel 2015 per gli anni 2016-2018 ha visto la perdita delle risorse per il primo anno, per le difficoltà di conciliare la normativa nazionale con gli stringenti paletti comunitari.

- **Trattato Comunità dei Trasporti:** l'Unione Europea sta portando avanti da anni un lavoro delicato con i Paesi balcanici per istituire, in questa area, una zona comune per la normativa in materia di trasporto. Va nella direzione giusta allargare il mercato europeo, ma bisogna evitare che nuovi Paesi possano godere dei fondi e della normativa comunitaria creando forti alterazioni al mercato interno, o, addirittura, dando benefici solo a operatori di Paesi terzi.

Roma, 19 Aprile 2019