

Sostenibilità parola d'ordine per i trasporti

di *Oliviero Baccelli**

IMPRESE, PERSONE E TERRITORI



Volare verso il Marocco, Israele o gli Stati Uniti dall'Italia con una compagnia aerea low cost irlandese o austriaca è possibile solo grazie all'evoluzione delle politiche dei trasporti a livello comunitario. Anche la garanzia di poter ottenere i rimborsi da parte di tutti i vettori in caso di ritardo o l'identificazione dei livelli massimi di emissioni delle auto immatricolate in Europa dipendono da decisioni prese nelle aule del Parlamento di Strasburgo e nelle sale della Commissione e del Consiglio Europeo a Bruxelles. Gran parte delle scelte di policy rilevanti in materia di mobilità passeggeri e merci dipende da direttive e regolamenti comunitari. Infatti, sin dal Trattato di Roma del 1957 che istituì la Comunità Economica Europea, gli Stati membri indicarono chiaramente negli articoli dal 74 all'84 come il settore dei trasporti dovesse essere considerato di particolare rilevanza per raggiungere gli obiettivi di integrazione dei mercati in modo ampio e trasversale.

L'efficacia e l'efficienza della mobilità a livello europeo sono state fortemente valorizzate da politiche di alto livello, come quelle perseguite attraverso i processi di integrazione verso il Mercato Unico, il superamento delle restrizioni ai passaggi transfrontalieri sulla base delle politiche di Schengen, oltreché grazie alle forti semplificazioni derivanti dall'utilizzo dell'euro in una parte rilevante dell'Unione Europea. Ma oltre a questi sviluppi generali, le imprese e i cittadini comunitari hanno potuto trarre notevoli benefici da specifici interventi di politica dei trasporti (1), che hanno sempre richiesto una certa gradualità e un approccio in grado di tener conto di peculiarità locali: è il caso del processo di liberalizzazione dei servizi marittimi di linea, che ha visto un periodo di deroga di cinque anni fra il 1999 e il 2004 per i servizi in Grecia per poter permettere di recuperare il ritardo organizzativo delle compagnie marittime locali e non rischiare di compromettere il ruolo sociale del settore in quel contesto.

LA LIBERALIZZAZIONE DEI MERCATI

L'evoluzione della politica dei trasporti è stata molto lenta sino alla seconda metà degli anni Ottanta, quando nell'ambito del processo di integrazione verso il Mercato Unico ha avuto una forte accelerata nei settori aereo e marittimo, i più esposti ai mercati internazionali. Questo ha portato a un primo completamento del processo di liberalizzazione che nel caso del trasporto aereo è stato realizzato nel 1997 e per il trasporto marittimo nel 1999 (fatta salva la deroga per la Grecia di cui sopra).

I benefici per i consumatori sono emersi in modo progressivo, grazie all'evoluzione dei modelli di business delle compagnie, le quali, iniziando a sviluppare servizi con logiche integrate su scala più ampia e basando la scelta delle sedi operative senza i vincoli derivanti da restrizioni nazionali, si sono contraddistinte per lo sviluppo di strategie innovative, come quelle dei già citati vettori low cost nel settore del trasporto aereo. Inoltre, in una logica di dare un ruolo di rappresentanza alla Commissione anche nelle relazioni con

* *Oliviero Baccelli* è Academic Fellow in Economia e Politica dei Trasporti presso l'Università Bocconi.

Stati extra-UE, questo processo di liberalizzazione coordinato fra gli Stati membri si è esteso anche su mercati di media e lunga distanza non comunitari: tale processo è comunque avvenuto in modo molto graduale, venendo rallentato sia da interessi di soggetti che storicamente avevano potuto godere di relazioni particolari con ex-colonie, come la Gran Bretagna o la Francia, sia dal fatto che alcuni grandi Paesi, come la Russia, la Cina o l'India, prediligono ancora le relazioni bilaterali fra Stati rispetto alle negoziazioni con la Commissione Europea.

Per ritornare all'esempio citato in apertura di articolo, già dal 2006 è possibile per un vettore con base operativa e azionisti di maggioranza di qualsiasi Stato membro effettuare voli da e per qualsiasi aeroporto europeo verso il Marocco. Dal 2007 è garantita questa opportunità anche verso gli Stati Uniti e dal 2015 anche verso Israele.

Tutto ciò ha permesso dal 1997 in avanti a vettori come Ryanair, easyJet, Norwegian di poter contribuire al forte sviluppo del traffico grazie alla continua apertura di nuove rotte intra-UE, di tipo sia nazionale sia internazionale, e successivamente anche su alcune direttrici extra-UE mano a mano che le negoziazioni comunitarie sono riuscite a ottenere una condivisione al superamento delle logiche degli accordi bilaterali fra singoli Stati.

Processi di liberalizzazione simili hanno caratterizzato anche il settore del trasporto passeggeri su autobus, sebbene con tempistiche molto diverse: a causa delle importanti sensibilità sociali, le direttive europee in materia sono state approvate a Bruxelles e Strasburgo solo nel 2009 (*Regolamento Europeo 1073/2009*) e sono quindi state introdotte con leggi nazionali nei diversi Stati nel periodo 2013-2014. Questa evolu-

zione ha permesso la nascita del modello di business di Flixbus, che dal 2013 ha cambiato radicalmente il settore e generato un boom di nuova domanda sulle medie e lunghe distanze.

In modo graduale, a partire dal 2020 anche il settore ferroviario passeggeri sarà coinvolto da questo processo. È per questo che le due imprese principali italiane, Trenitalia e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori nel corso degli ultimi anni hanno acquistato treni già omologati agli standard tecnici di altri Paesi europei, preparandosi a una nuova e più ampia arena competitiva.

STANDARD, RICERCA E INFRASTRUTTURE

L'integrazione dei mercati è solo uno dei pilastri della politica dei trasporti comunitaria, che è basata anche su strategie per l'adozione di standard tecnici comuni, sullo sviluppo di attività di ricerca in grado di garantire la competitività del settore su scala mondiale e sullo sviluppo delle dotazioni infrastrutturali che possono favorire la sostenibilità economica, sociale e ambientale del settore. Fra i programmi più ambiziosi figurano quelli relativi alle tecnologie satellitari di supporto alla navigazione aerea e all'automazione dei servizi ferroviari o marittimi, come il programma Galileo (2).

L'armonizzazione riguarda anche gli orari di lavoro nel settore: una tematica che per esempio nell'autotrasporto ha richiesto un lungo processo di conciliazione fra le esigenze di sicurezza e di qualità della vita dei lavoratori e gli interessi economici delle imprese degli Stati membri periferici rispetto all'accesso ai mercati principali in tempi tali da poter consentire un certo livello di competitività alla propria offerta.



LA LUNGA STRADA VERSO ZERO EMISSIONI

Gli sviluppi più rilevanti sui temi che intrecciano le politiche dei trasporti e quelle industriali sono quelli relativi all'insieme degli interventi per la decarbonizzazione dell'economia e per la riduzione delle emissioni inquinanti locali – questioni che hanno visto un lungo confronto fra gli organismi decisionali europei. In questi ambiti il timore di compromettere la competitività del settore *automotive* europeo su scala mondiale è sempre stato un elemento di criticità che ha spinto ad aspri confronti fra il Consiglio Europeo, più sensibile agli interessi delle case automobilistiche di alcuni Stati membri, e il Parlamento Europeo, più attento alle spinte delle associazioni ambientaliste e dei cittadini.

L'introduzione dei nuovi limiti alle emissioni delle auto e dei veicoli pesanti, con una chiara visione di lungo periodo e con obiettivi molto ambiziosi di una mobilità a zero emissioni al 2050, avrà riflessi sull'intera industria manifatturiera, come evidenziato dalle nuove forme di alleanze e collaborazioni fra case automobilistiche per lo sviluppo di motorizzazioni elettriche o di diesel avanzati in grado di rispondere ai limiti imposti dai nuovi regolamenti.

NON SOLO REGOLAMENTI

Gli strumenti attuativi delle politiche europee nel settore dei trasporti non sono solo direttive e regolamenti, ma anche specifici programmi che preve-

dono interventi diretti nel settore attraverso i fondi strutturali per lo sviluppo di infrastrutture, i programmi di ricerca e sostegno allo sviluppo delle imprese o la valorizzazione di agenzie tecniche in grado di contribuire, per esempio, a ridurre i tempi tecnici di omologazione dei treni su scala europea o favorire l'utilizzo di criteri di tariffazione omogenei per l'assistenza al volo nei cieli europei.

I costi della mobilità incidono in media per il 13 per cento delle spese familiari e le esternalità negative come gli incidenti, la congestione, l'inquinamento e il deterioramento delle infrastrutture hanno un costo per la società nel suo complesso pari quasi al 7 per cento del prodotto interno lordo dell'Unione Europea, internalizzato se non per meno del 50 per cento da un coerente sistema di tariffazione e tassazione settoriale.

Un intervento migliorativo in questi ambiti è la principale sfida di lungo periodo delle politiche europee, insieme a obiettivi più soft ma ugualmente rilevanti, come la leadership globale nella produzione industriale del settore, attraverso la promozione di innovazioni organizzative (per esempio, completamento delle liberalizzazioni) e di prodotto (per esempio, sostegno allo sviluppo di carburanti alternativi ai combustibili fossili) e politiche a favore della digitalizzazione, garantendo al contempo la sostenibilità sociale dello sviluppo, tramite la riduzione delle barriere fisiche e immateriali per favorire l'inclusione della popolazione a ridotta mobilità e dei territori periferici.

(1) O. Baccelli, F. Barontini, *L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete*, Milano, Egea, 2013.

(2) *European Commission*, *Transport in the European Union. Current Trends and Issues*, Brussels, 2018.

IN SINTESI

Sin dal Trattato di Roma, il settore dei trasporti è stato identificato in ambito comunitario come di particolare rilevanza per raggiungere gli obiettivi di integrazione dei mercati in modo ampio e trasversale.

I processi di integrazione si sono concentrati inizialmente nei settori aereo e marittimo, i più esposti ai mercati internazionali. In conseguenza delle politiche di liberalizzazione, gli operatori sono stati spinti a modificare i modelli di business, come evidente dall'affermazione dei vettori low cost.

Ulteriori ambiti di intervento sono stati quelli dell'armonizzazione degli standard, dello sviluppo delle infrastrutture e della ricerca.

Tra i temi più critici oggi vi è quello della decarbonizzazione, a causa della necessità di conciliare le esigenze dei cittadini con il desiderio di non compromettere la competitività dell'*automotive* europeo. In ambito di policy making, la sostenibilità economica, sociale e ambientale del sistema europeo dei trasporti rappresenta la sfida principale di lungo periodo.