

# Che ne è della politica comune dei trasporti?

Giuseppe Fontanella

PROFESSORE ORDINARIO I.Q. DI ECONOMIA DEI TRASPORTI

1 Il momento attuale in materia di politica comune dei trasporti

Sono trascorsi 40 anni dal 25 marzo 1957, e cioè dal giorno in cui, a Roma, venne firmato il Trattato istitutivo della Comunità Economica Europea, Trattato che stabiliva:

- all'art. 2:

"La Comunità ha il compito di promuovere, mediante l'instaurazione di un mercato comune e il graduale ravvicinamento delle politiche economiche degli Stati membri, uno sviluppo armonioso delle attività economiche nell'insieme della Comunità, un'espansione continua ed equilibrata, una stabilità accresciuta, un miglioramento sempre più rapido del tenore di vita e più strette relazioni fra gli Stati che ad essa partecipano".

-all'art. 3:

" Ai fini enunciati nell'articolo precedente, l'azione della Comunità importa, alle condizioni e secondo il ritmo previsto dal presente Trattato, .....omissis.....e) l'instaurazione di una politica comune nel settore dei trasporti".

Successivamente, il 17 febbraio 1986, venne approvato dagli Stati allora membri della Comunità, l'Atto Unico. E più tardi, il 7 febbraio 1992, è stato varato il Trattato sull'Unione europea (detto Trattato di Maastricht) con il quale, dal 1° novembre 1993, ha preso avvio, appunto, l'Unione europea, i cui obiettivi sono così enunciati:

"- promuovere un progresso economico e sociale equilibrato e sostenibile, segnatamente mediante la creazione di uno spazio senza frontiere interne, il rafforzamento della coesione economica e sociale e l'instaurazione di un'Unione economica e monetaria che comporti a termine una moneta unica (...);

- affermare la sua identità sulla scena internazionale segnatamente mediante una politica esterna e della sicurezza comune, ivi compresa la definizione a termine di una politica di difesa comune che potrebbe condurre successivamente ad una difesa comune;

- rafforzare la tutela dei diritti e degli interessi dei cittadini dei suoi Stati membri mediante l'istituzione di una cittadinanza dell'Unione;

*The need for an urgent application of a common transport policy in view of pursuing the European economic integration is denied by no-one.*

*Naturally, this policy cannot account for the modalities and potential of the transport sector. Hence, a number of problems arise with reference to the harmonisation of the rules on competition, as well as the need for the restructuring of national transport systems; on the other hand, there is the need to adapt infrastructures to traffic requirements. Notwithstanding, at present, there still seem to be much uncertainty and severe delays in adopting adequate community transport policy measures. Hence, there is a distinct impression that decision makers are less and less inclined to press for a common transport policy. One therefore cannot help but wonder: what has happened to the idea of a common transport policy?*

- sviluppare una stretta cooperazione nel settore della giustizia e degli affari interni;

- mantenere integralmente l'acquis comunitario e svilupparlo (...) anche con revisioni del presente Trattato allo scopo di garantire l'efficacia dei meccanismi e delle istituzioni comunitarie".

Manco a dirlo, le testé riportate proposizioni investono anche il settore dei trasporti, relativamente al quale, come abbiamo visto, già l'art. 3 del Trattato di Roma esplicitamente prescrive l'instaurazione di una politica comune.

Ebbene, che cosa possiamo oggi rilevare circa i ritmi di avanzamento di tale politica? Tutto ha proceduto, e procede, per il meglio?

Per la verità, non sono mancate, dal 1957 in poi, prove di interesse a

introdurre, nelle politiche dei trasporti, mutamenti in direzione della formazione di un mercato unico dei trasporti in Europa.

Ciò, però, non sta a significare che sia stata fatta molta strada. Siamo, anzi, lontani dall'aver conseguito corposi risultati in ordine alla traduzione in termini operativi di un programma che - giusta anche le indicazioni del **Libro bianco** del 1992 di Bruxelles - avrebbe dovuto elevare assai la competitività dei trasporti nell'area dei Paesi membri. Il fatto è che, da un certo tempo in qua, incombe sulle Cancellerie europee il problema della realizzazione dell'Unione monetaria, intendendo con questa locuzione il sistema monetario e valutario che entrerà in vigore il 1° gennaio 1999 fra quegli Stati dell'Unione europea che saranno riusciti a rispettare i parametri di convergenza economica e finanziaria stabiliti dal Trattato di Maastricht. Trattasi di un grosso ambizioso problema che impone di far sì che i conti pubblici nazionali abbiano ad evolvere in modo da superare l'arduo esame cui saranno sottoposti nel 1° semestre del 1998. E la qualcosa ha comportato, e comporta, direi a modo di contrappasso, la caduta di tono per quel che concerne l'impegno volto a conseguire sostanziosi progressi sul terreno della politica comune dei trasporti.

## 2 La politica comune dei trasporti quale politica di ristrutturazione e di potenziamento dei sistemi di trasporto

Come che sia - e senza volere affatto disconoscere che la moneta unica è essenziale, anche per il nostro Paese, non fosse che per usufruire dell'abbattimento permanente dei tassi d'interesse europei (e consolidare i risultati del processo di risanamento macroeconomico in atto) - non credo che vi sia spazio per chi voglia revocare in dubbio il carattere di indispensabilità e di urgenza insito nella politica dei trasporti agli effetti del perseguimento dell'integrazione economica europea. Si pensi a quella che è la centralità del trasporto, di persone e di merci, nelle economie che sono o mirano a diventare economie sviluppate.

Con riferimento all'Italia, chi non sa poi che il trasporto ne condiziona le possibilità di porsi, nel contesto europeo, come sistema di mercati competitivi?

Abbiamo una difficilissima orografia che di per sé postula una rete di trasporto capillare: una capillarità di cui si avverte prepotente la necessità, visto anche che la "fabbrica diffusa" via via occupa nuove aree del territorio (come sta a dimostrarlo, per esempio, l'insediamento della Fiat a Melfi).

Ma è il sistema dei trasporti - nella sua configurazione totale - che sollecita una radicale ristrutturazione. Non è accettabile, per esempio, un autotrasporto che assorba più del 90% del traffico di merci, contro percentuali che in Germania, in Francia, in Gran Bretagna oscillano tra il 58 ed il 70%, e che determini più gravi conseguenze, rispetto a quelle che si riscontrano altrove, sotto il profilo ambientale, dei consumi energetici, della sicurezza delle strade. Un autotrasporto che, per giunta, si presenta da noi troppo frammentato in microaziende: inette, in quanto tali, a sostenere l'urto concorrenziale di vettori stranieri operanti all'insegna di criteri rigidamente industriali in tutta l'area europea.

Era nel giusto il compianto Felice Mortillaro quando nel *Sole-24 Ore* dell'11 agosto 1993 scriveva: "Così come difendere disperatamente l'artigianato nei settori che si aprivano alla produzione di massa si è rivelato a suo tempo un tragico errore, così il **fai da te** nel moderno trasporto deve cedere il passo a imprese nel senso pieno dell'espressione, che per essere tali non devono rincorrere le grandi dimensioni, potendosi realizzare pienamente gli obiettivi della sana iniziativa economica, anche mediante organizzazioni, piccole, ma efficaci che riescano ad operare con le proprie forze senza mendicare interventi assistenziali, sgravi fiscali, bonus, che ad altro non servono se non a tenere in vita aziende tecnicamente fallite. Il sistema dei tra-

sporti attende una riforma che veda in primo piano l'applicazione di metodologie organizzative e di tecnologie intermodali, presupposto obbligato per dare il via alla liberalizzazione del settore che cancelli il reperto archeologico della tariffa, la quale, fra l'altro, è un puro e semplice prezzo amministrato per il quale il CIPE non ha mai svolto una seria indagine conoscitiva relativa alla formazione dei costi".

Sono - queste - espressioni condivisibili. E però in un'ottica d'interazione tra tutte le componenti del trasporto: ferrovia, autotrasporto, nave, aereo. Nella consapevolezza che per ciascuna di esse il massimo della potenzialità coincide con le condizioni ottimali d'impiego. E consci che, battendo tale via, sia possibile ottenere che l'apparato nazionale dei trasporti abbia a comportare il minore onere per la collettività. Che vale quanto dire: il minore gravame sulla finanza pubblica, se la componente in considerazione è di proprietà statale (o comunque coinvolgente le risorse di pubbliche istituzioni), oppure la minore incidenza sul sistema economico *tout court* se trattasi di componente facente capo a soggetti privati.

## 3 Una digressione sul tema in esame, e cioè il caso della spesa pubblica italiana nel settore dei trasporti

A questo punto può forse valere la pena di aprire una parentesi per chiederci a quanto ammonta in Italia l'onere finanziario che il trasporto fa ricadere sullo Stato e su altri enti pubblici?

Secondo il **Conto nazionale dei trasporti** (edizione contenente i dati consuntivi afferenti al 1994 con primi elementi relativi al 1995), tale onere è stato pari, nel 1994, a 54.249,62 miliardi di lire (di cui 39.642,80 per spese correnti e 14.606,82 per spese in conto capitale), per cui la spesa pubblica sul totale della spesa consolidata nazionale per il settore dei trasporti (spesa pubblica + spesa degli operatori privati = 451.733,35 miliardi di lire) è risultata pari al 12%.

Invero, in termini percentuali, la spesa del settore pubblico per i trasporti (rispetto al totale della spesa pubblica e di quella privata) si è andata attenuando nel tempo, così come si desume dalla tab. 1.

	1985	1990	1991	1992	1993	1994
Spese correnti	14,1	13,6	13,3	12,6	12,6	11,2
Spese in c/capitale	22,2	19,5	19,0	18,2	19,7	14,8
<b>TOTALE</b>	<b>15,8</b>	<b>15,1</b>	<b>14,6</b>	<b>13,9</b>	<b>14,1</b>	<b>12,0</b>

**Tab. 1: incidenza percentuale della spesa pubblica per i trasporti sul totale della spesa per il settore**

Diamo uno sguardo pure alla tab. 2. Da essa si trae che il rapporto tra spesa pubblica allargata e valore aggiunto al costo dei fattori è stato:

	1992	1993	1994
V.A. al costo dei fattori	79.933	89.300	97.389
Spesa pubblica allargata	56.663	57.933	54.249

Tab. 2: V.A. e spesa pubblica per i trasporti 1992-94  
(in miliardi di Lire)

- nel 1992 pari al 71,18%;
- nel 1993 pari al 64,87%;
- nel 1994 pari al 55,70%.

Sicché anche questi dati stanno ad indicare che i rapporti tra spesa pubblica e valore aggiunto al costo dei fattori di pertinenza del settore dei trasporti hanno manifestato tendenza a diminuire.

Tuttavia non sfugge, non può sfuggire, che la spesa pubblica per i trasporti ha ancora consistenza vistosa. Il che implica una revisione a fondo di quello che può, e deve, essere il ruolo della spesa pubblica nell'economia dei trasporti. Un ruolo che, segnatamente in campo ferroviario, è stato a lungo distorto. All'aumento dei costi di produzione non si è fatta corrispondere sufficiente copertura mediante i proventi tariffari. E ciò sia per evitare ripercussioni negative sul costo della vita, sia, e soprattutto, in omaggio ad una interpretazione fin troppo spinta della funzione sociale attribuibile al trasporto pubblico.

Era - quella testé richiamata - l'epoca in cui si pretendeva di tenere separato il sentiero istituzionale da quello finanziario: il primo progressivamente infettato dalle degenerazioni partitiche ed il secondo destinato a soccombere a dissennatezza di gestione. "Ma alla fine - come ha scritto Alberto Quadrio Curzio (in "Noi, l'economia e l'Europa", il Mulino, 1986) - il giudizio più grave ricade sulla classe politico-partitica, inquisita o no, onesta o no, astrattamente competente e di fatto inoperante".

Grazie a Dio, i tempi sono cambiati. E ne è testimonianza il fatto che - come abbiamo visto - la spesa pubblica nel settore dei trasporti, negli ultimi anni, si è andata riducendo rispetto alla spesa consolidata nazionale dello stesso settore e al valore aggiunto al costo dei fattori.

#### 4 L'armonizzazione delle condizioni di esercizio come misura di garanzia per lo svolgimento di una leale concorrenza

Abbiamo già visto che la Commissione di Bruxelles ha sfornato nel dicembre 1992 un suo **Libro bianco** cui può atteggiarsi la qualificazione di *summa* del pensiero comunitario. In esso si parla molto degli squilibri e delle inefficienze presenti nel mondo dei trasporti. Viene ad esempio rilevato che, per quanto attiene al trasporto su strada, ci troviamo, non sempre sulla base di comportamenti razionali, di fronte ad una crescita assai

più rapida degli altri modi di trasporto in essere.

In numerosi centri-città e agglomerati urbani il traffico ha raggiunto o quasi la saturazione totale. Un ulteriore potenziamento delle infrastrutture stradali difficilmente può risolvere da solo il problema. In molte zone la creazione di capacità aggiuntiva incontra seri ostacoli di tipo fisico o politico. E intanto il continuo aumento di autovetture e di camion determina, inevitabilmente, un sempre più elevato inquinamento e incremento del numero di morti e feriti.

Anche per quel che riguarda le ferrovie esistono punti di saturazione. Al tempo stesso è da rilevare che all'entrata in esercizio di nuovi tratti di linee ad alta velocità è da allegare eccedenza di capacità, peraltro non sempre disponibile dove è maggiormente richiesta.

Quanto alle vie navigabili interne, va riconosciuto che sono appropriate per il trasporto di merci alla rinfusa, ma finora si ha scarsa utilizzazione delle stesse.

In ordine ai trasporti aerei, va constatato che il forte aumento di traffico in Europa ha messo in crisi importanti infrastrutture aeroportuali e i sistemi di controllo del traffico.

Il trasporto marittimo da sempre svolge un ruolo importante nel trasferimento di merci. Sennonché il ricorso a questo modo di trasporto troppo spesso si limita a situazioni in cui, data la presenza di fattori geografici, come la necessità di attraversare un braccio di mare, i modi di trasporto terrestre non costituiscono un'alternativa. Resta, comunque, che dovranno essere pienamente sviluppate le potenzialità sulle brevi distanze del trasporto marittimo in concorrenza con i modi di trasporto terrestre ora che il cabotaggio fornirà nuove opportunità ai servizi via mare intorno alle regioni periferiche comunitarie.

Naturalmente, quando si esaminano gli squilibri e le inefficienze del settore dei trasporti, non bisogna dimenticare la dimensione regionale. E in proposito la Commissione ha ricordato che, mentre da un lato la congestione sempre crescente colpisce il cuore dell'economia europea, dall'altro non si investe a sufficienza nelle aree periferiche.

Insomma, a riguardare il mondo dei trasporti nel suo complesso, non si possono non cogliere - come già accennato - squilibri e inefficienze. Di cui l'esigenza di far luogo ad una politica dei trasporti che valga a modificare il sistema, e con ciò stesso a realizzare la maggiore concorrenza possibile fra i diversi modi di trasporto e fra gli operatori esercenti attività di trasporto dello stesso tipo. Il che - come è ovvio - sta poi a significare che s'impone di perseguire l'armonizzazione delle condizioni di esercizio dei trasporti nell'ambito comunitario. Direi, anzi, che le misure di armonizzazione - e pertanto dei parametri tecnici, operativi, amministrativi, fiscali ed economici, nella più ampia accezione - dovrebbero avere valore prioritario rispetto ai provvedimenti che interessano la liberalizzazione nel mercato europeo dei

trasporti. Mai dovrebbe essere perduto di vista che principio indefettibile di una sana economia di mercato è, incontrovertibilmente, la parità di trattamento dei soggetti economici in lizza.

Eppure, se non ho male interpretato le proposizioni del **Libro bianco**, non mi pare che la Commissione mostri di privilegiare questa concezione.

Chi non sa, dopo tutto, che, proprio alle carenze di armonizzazione, tanto per fare un esempio, è da fare risalire la ragione per cui il cabotaggio stradale nell'area europea ha finito, e sempre finirà, in costanza delle condizioni attuali, con il diventare riserva di caccia solo di taluni Paesi bene individuati?

### **5 Il problema delle infrastrutture dei trasporti anche con riguardo alla situazione italiana**

Facendo seguito al **Libro bianco** del 1992 la Commissione di Bruxelles ha prodotto nel luglio 1995 un altro documento molto importante quale è la **Comunicazione** relativa allo sviluppo della politica comune dei trasporti nel periodo dal 1995 al 2000.

Sono stati così indicati i seguenti obiettivi:

- miglioramento della qualità del sistema europeo dei trasporti, tramite l'adozione di tecnologie avanzate che contribuiscano anche al raggiungimento degli obiettivi per la sicurezza e la difesa ambientale;
- miglioramento del funzionamento del mercato unico europeo per promuovere servizi di trasporto efficaci, garantendo possibilità di scelta agli utilizzatori e salvaguardando gli standard sociali;
- sviluppo della dimensione esterna, per migliorare la qualità delle linee di comunicazione con i Paesi terzi, affinché sia garantito l'accesso delle imprese comunitarie al mercato dei trasporti in altre parti del mondo.

Ai fini del perseguimento dei suddetti obiettivi la citata Comunicazione ha pure elaborato un dettagliato programma delle azioni comunitarie che sono da svolgere, programma che la Confetra ha poi commendevolmente sintetizzato come appresso nel suo **Libro bianco** del marzo 1996:

#### **1 - Miglioramento della qualità**

- Sviluppo del sistema grazie a:

- migliore integrazione modale, incrementando l'uso dei modi di trasporto che hanno capacità inutilizzata, che sono rispettosi dell'ambiente e che consentono risparmio di energia;
- sfruttamento dei risultati dei programmi di ricerca e sviluppo, adottandone le tecnologie avanzate;
- azione di supporto alle reti di trasporto trans-europee.

- Difesa dell'ambiente e sicurezza:

- secondo quanto previsto dal Trattato di Maastricht, ogni intervento in favore di qualsiasi settore deve tener conto del suo impatto ambientale;

- intervento sulla regolamentazione per la movimentazione delle merci pericolose.

#### **2 - Miglioramento del funzionamento del Mercato Unico Europeo**

- Accesso al mercato e sua struttura

Deve essere monitorata l'applicazione delle regole per la liberalizzazione del mercato dopo il 1992. Ciò anche in previsione della completa libertà di cabotaggio che avverrà per il trasporto aereo (1° aprile 1997), per quello stradale (1° luglio 1998) e per quello marittimo (varie scadenze fino al 2004 per il cabotaggio fra le isole greche).

- Costi

Non debbono esistere significative differenze sui metodi di addebito dei costi per l'uso delle infrastrutture e delle esternalità. Il problema è complesso, anche perché notevoli investimenti sono stati effettuati tenendo conto degli attuali sistemi di imputazione dei costi. Pertanto i cambiamenti debbono essere gradualmente e scadenziati nel tempo.

- Dimensione sociale

Occorre estendere la regolamentazione del tempo di lavoro dei diversi sistemi di trasporto adattandola alle particolari necessità degli stessi.

#### **3 - Sviluppo della dimensione esterna**

La Comunità tenderà ad opporsi con sempre maggiore vigore all'atteggiamento degli Stati membri che continuano a perseguire accordi bilaterali con i Paesi terzi, creando discriminazioni in favore delle proprie imprese a danno di quelle degli altri Stati membri.

Verrà data priorità alla conclusione di accordi per il trasporto aereo e su strada con i Paesi dell'Europa centrale ed orientale, ed allo sviluppo di una politica del trasporto aereo con gli USA.

Giustamente nel rapporto "Mercato Unico e Trasporti" diligentemente curato nel 1996 dalla Federtrasporto viene segnalato che in sede comunitaria si mostra interesse per il potenziamento delle infrastrutture in Europa. E nel Consiglio dei Ministri del 20 giugno 1995 sono stati, fra l'altro, indicati i progetti da sottoporre al Parlamento europeo come progetti di interesse comunitario.

Essi figurano elencati negli allegati A e B.

Quanto al dettaglio dei tracciati saranno gli Stati membri a definirli. Ed è previsto altresì che potranno essere erogati aiuti da parte della Comunità.

Che dire, allora?

Da un punto di vista generale, ci si può compiacere del fatto che è stata sottolineata l'importanza delle infrastrutture in sede comunitaria. Per secoli hanno svolto la funzione di collante tra i cittadini dei Paesi europei. Ma ora, così come si configurano, lasciano più che insoddisfatti. Non dialogano fra di loro, si fermano ai confini dei vecchi Stati, si pongono come elementi di frattura e di costi, anziché come strumenti di unione, di sviluppo, di efficienza, di competitività.

Gli inadempimenti sono stati notevoli. Cosa che ha rimarcato chiaramente Marco Ponti nel suo contributo "La politica infrastrutturale nell'Unione Europea" (nel citato volume "Mercato unico e Trasporti"), nel quale si legge: "Negli ultimi venti anni la politica degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto nei Paesi della UE non è stata in linea con il tasso di crescita della domanda di trasporto e con il tasso di crescita del Prodotto Interno Lordo (PIL). Infatti nel suddetto periodo il traffico è aumentato del 50% e dell'85% rispettivamente per le merci e per i passeggeri. Per contro, l'incidenza sul PIL degli investimenti in infrastrutture di trasporto è stata in diminuzione (nel periodo 1975-1980 è passata dall'1,5% all'1,2% del PIL) o stazionaria (nel periodo 1980-1990 si è mantenuta intorno all'1%). E questo, in un contesto generale di crescita del PIL nei Paesi dell'UE."

Detto questo, non resta che stigmatizzare le negligenze dimostrate nei confronti delle esigenze infrastrutturali del nostro Paese, e quindi in pregiudizio dell'efficienza dei servizi logistici dei trasporti che vi sono connessi e sui quali si deve poter fare leva se si vuole che l'Italia abbia a connotarsi - nello scenario europeo e mondiale - come sistema economico competitivo.

A me sembra, insomma, che siano stati fortemente sottovalutati il peso economico e la rilevanza strategica della realtà trasportistica italiana, costretta come è stata e come è a dibattersi in una situazione inaccettabile di carenze infrastrutturali. Specialmente ove si tenga conto che - giusta quanto ha scritto Alberto Russo Frattasi nell'editoriale di "Trasporti industriali" del giugno 1996 - il mercato mondiale dei trasporti è in profonda trasformazione in quanto:

"- la domanda di trasporto si completa con la domanda di servizi logistici;

- la logistica complessiva incide sulla produzione con valori che variano dal 20% al 30% delle vendite;

- l'ampliamento dei mercati e le esigenze del just in time producono incrementi di traffico, specie a livello internazionale;

- le multinazionali concentrano la produzione e i loro centri di distribuzione in pochi punti dai quali si irradia la distribuzione, privilegiando ubicazioni in aree geografiche funzionali, aperte alla libertà di mercato e supportate promozionalmente dalle istituzioni;

- le trasformazioni in atto hanno dato origine a importanti nuovi soggetti della movimentazione merci."

Occorre, allora, dar mano all'effettuazione di cospicui interventi finanziari. Occorre procedere all'impiego di ingenti risorse. E sotto questo aspetto ecco che si piomba in alto mare ove non soccorrano volontà tese decisamente ad attuare un grande disegno politico di modernizzazione e di razionalizzazione dell'intero sistema dei trasporti.

Sempre a proposito di infrastrutture di grande rilevanza nel nostro Paese mi chiedo: che cosa è stato concreta-

mente fatto?

Finalmente ci si era dato un programma - sia pure minimale - di investimenti infrastrutturali destinati a meglio smaltire i traffici in atto e in via di sviluppo. Tra di essi assumevano spicco: la variante di valico dell'Autosole, il raddoppio della Salerno-Reggio Calabria, l'Alta Velocità ferroviaria, l'ampliamento della Malpensa. Sennonché, grazie alle eccezioni degli ambientalisti e agli scandali ferroviari, si è trovato il modo di mettere, in tutto o in parte, la sordina ai progetti.

Altro capitolo infelice è quello degli interporti. Era stato tanto strombazzato il proposito di assicurare al Paese un autentico arricchimento di infrastrutture intermodali. Ebbene, con buona pace degli artefici della legge 240/90, siamo innanzi a risultati che non potrebbero essere più magri di quello che sono. Nel senso che sono operativi appena sei interporti. E per giunta concentrati in Piemonte (Torino e Rivalta Scrivia), Veneto (Verona e Padova), Emilia e Romagna (Bologna e Parma). Quanto alla Lombardia, che è la regione in cui ha origine e destinazione la metà del tonnellaggio merci movimentato con la tecnica strada-rotai, non v'è nessuna traccia. Onde a ben ragione Gabriele Dossena ha osservato (in "Mondo Economico" del 17 marzo 1997): "E pensare che il Piano regionale dei trasporti prevedeva addirittura quattro interporti per la sola provincia di Milano. Politici e politicanti (e perché no, anche immobilisti) sembrano avere individuato nelle discussioni attorno al progetto di Lacchiarella, nell'area a sud di Milano, il passatempo preferito (e, sotto un diverso punto di vista, l'obiettivo numero uno su cui puntare i propri interessi economici). E mentre attorno a questo oggetto del desiderio si discute da almeno 16 anni, il traffico merci costretto a gravitare sul capoluogo lombardo è arrivato al collasso". "Non meno diversa - scrive ancora il Dossena - la situazione appare nel Mezzogiorno: circa 30 progetti sono stati realizzati sulla carta, con l'intento di poter attingere ai fondi della legge 240/90. Fra tante ambizioni, l'unica realtà a sud di Bologna che pare destinata a diventare operativa entro fine anno è l'interporto campano di Nola, che sta sorgendo alle porte di Napoli, a ridosso del CIS, il maggiore centro di distribuzione all'ingrosso d'Europa".

## 6 Un interrogativo a mo' di conclusione

Ma è tempo di chiudere questa ormai lunga e disordinata chiacchierata, ancorché tutt'altro che esaustiva in relazione allo spessore del tema alla ribalta.

Il problema dei trasporti in Europa è troppo importante per non costituire oggetto della massima attenzione sul piano politico. E non per niente il Trattato di Roma riservò ad esso apposito titolo (il titolo IV) allorché si trattò di porre le fondamenta per la costruzione della nuova economia in Europa.

Le istituzioni economico-finanziarie pubbliche hanno assolto i compiti di loro competenza con l'impegno che

ci si sarebbe atteso dalle stesse?

Direi che in un primo momento hanno corrisposto, in un certo senso, alle aspettative. Ma con le notazioni - sia pure brevi e grossolane - accolte in questo articolo, credo di avere mostrato come, da qualche anno a questa parte, ci sia stato un affievolimento di quello che avrebbe dovuto, e dovrebbe, essere l'interesse della Comunità per il settore dei trasporti.

Per quel che concerne poi il sistema dei trasporti italiano, tutti sanno che è affetto da arretratezze strutturali. E tuttavia nessun Governo si è fatto carico, ad esempio, di interventi atti a ridurre le vistose carenze che contrassegnano le nostre dotazioni infrastrutturali. Nessun Governo ha tradotto in termini operativi le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti, del quale ora sembra che si voglia sfornare una terza edizione.

Certo, non sono mancati provvedimenti tampone. Talora si è fatto luogo all'assunzione di misure di emer-

genza. Ma la politica dei trasporti principalmente esige che si attenda alla predisposizione e alla realizzazione di programmi organici.

Ovviamente, e forse a maggiore ragione, ciò vale anche per la politica comune dei trasporti. La quale, come abbiamo visto precedentemente, sembra che, così come stanno oggi le cose, stia attraversando un periodo segnato da calo di tono.

A questo riguardo, vorrei addirittura rilevare che si ha la sensazione - con particolare riferimento ai tempi e alle modalità applicative delle scelte di politica comunitaria - che aleggi, negli ambienti responsabili, una sorta di disaffezione per l'Europa dei trasporti.

Mi sbaglierò. Vorrei, anzi, sbagliarmi. E appunto per questo, facendo ammenda di quella che chiamerei la mia disinformazione, mi domando (e domando): che ne è, allo stato odierno, della politica comune dei trasporti?