



ETF

Prima valutazione

**LIBRO BIANCO sui Trasporti
della Commissione Europea**

(Bruxelles, 11 maggio 2011)

Punto 6: Libro Bianco sulle politiche europee del Trasporto: Roadmap per una Single Transport Area

Prima valutazione del Libro Bianco sui Trasporti

Il Libro Bianco sui Trasporti è uscito lo scorso 28 Marzo. Esso guiderà l'azione comunitaria per i prossimi dieci anni.

Basato sull'impegno per la riduzione delle emissioni di gas serra e della dipendenza energetica dal petrolio, la sua introduzione colpisce, e non lascia dubbi circa l'immobilismo ideologico di una Commissione Europea sempre pronta a rispondere alle domande degli operatori e dei detentori di capitale.

Non si risparmia niente alla collettività, totale assenza di ambizioni in termini di pianificazione del territorio europeo, abbandono di obiettivi stringenti, trasporti messi a disposizione del sistema produttivo, negazione del loro ruolo essenziale di controllo pubblico, perseguimento delle liberalizzazioni, e... diritti fondamentali dei cittadini (e di conseguenza quelli dei lavoratori) rimessi in discussione.

Su questo punto si svela la volontà di regressione sociale della Commissione Europea. Una molteplicità di riferimenti al servizio minimo ed altri attacchi delle garanzie collettive trovano ampia integrazione nel testo:

Punto (34) Un'applicazione rigorosa delle regole di concorrenza a tutte le modalità di trasporto completerà l'azione della Commissione in questo campo. Al fine di evitare tensioni e distorsioni, tale strategia dovrà prevedere una più grande armonizzazione e una migliore esecuzione delle norme in materia sociale, ambientale e di sicurezza, così come dei servizi minimi e dei diritti degli utenti;

Punto (42) ... dei piani di continuità per la mobilità possono risultare necessari al fine di preservare la mobilità delle persone e dei beni in situazioni di crisi (resta da sapere quale sia la definizione di "situazione di crisi" fornita dalla Commissione);

(annesso 1 punto 10) invitare i partners sociali a discutere delle modalità attraverso cui prevenire i conflitti e le interruzioni del servizio minimo nel trasporto aereo...

La Commissione d'altronde non esita a sostenere le sue sorprendenti intenzioni di innovazione, il cui obiettivo nascosto è quello di offuscare la consapevolezza dei cittadini europei in merito ai loro diritti.

Così l'annesso 1, nel punto 21 precisa che la Commissione «*elaborerà dei principi comuni applicabili ai diritti dei passeggeri, qualunque siano le modalità di trasporto (carta dei diritti fondamentali), comprendenti in particolare il diritto di informazione, e preciserà meglio i diritti già esistenti; inoltre, mirerà ad adottare un regolamento unico europeo in grado di coprire i diritti dei passeggeri per tutte le modalità di trasporto (Codice dell'UE)*».

Il riferimento ad una carta dei diritti fondamentali degli utenti ha per obiettivo di fare da contrappeso alla Carta dei diritti fondamentali attualmente integrata al Trattato di Lisbona, e di rimettere in discussione le disposizioni del diritto primario dell'Unione Europea.

Essa rivela la volontà di misurare, ossia annientare, ogni forma di lotta sindacale nel settore dei trasporti; richiesta ricorrente dell'area dei conservatori. Su questo punto, come di fronte ad altre parti del testo, il movimento sindacale non può non reagire.

Anche perché gli altri punti non offrono prospettive migliori. La Commissione non esita a considerare gli accordi internazionali e la sussidiarietà come dei vincoli alla propria azione; il punto 24 è da questo punto di vista scevro da ambiguità sulla valutazione della sussidiarietà, pur essenziale per la costruzione europea...

Fedele ai propri orientamenti ideologici, l'approccio della Commissione alla pianificazione territoriale mostra tutti i limiti di una visione del mondo tendente a porre questi principi continuamente in contrapposizione.

In realtà, ogni modalità di trasporto rivestirà il proprio ruolo, e l'applicazione rigorosa delle regole della concorrenza completerà un'azione della Commissione che si sostanzierà nella creazione di una parità di condizioni per coloro i quali competono direttamente.

Così, il trasporto stradale è considerato modalità prioritaria per i trasporti al di sotto dei 300 km; soglia che gli riserva più dell'85% dei trasporti terrestri, competenza i cui fondamenti sembrano essere ormai fuori discussione...

La Commissione considera tuttavia indispensabile renderlo più efficiente e concorrenziale. A tale scopo, essa raccomanderà un rafforzamento del cabotaggio stradale e la revisione delle norme sui tachigrafi al fine di renderne l'utilizzo meno costoso, e sosterrà *il dialogo tra i partners sociali in vista di un accordo sul codice sociale per i lavoratori mobili del settore stradale, collegandosi anche al problema del lavoro sommerso non retribuito.*

Bisogna notare che per il nostro commissario il dialogo sociale deve arrivare a giocare un ruolo di facilitazione degli sviluppi considerati indispensabili. Esso rappresenta per KALLAS uno strumento di trasformazione sociale più che di regressione.

Il settore aereo si occuperà di trasformare il territorio comunitario in una piattaforma mondiale di corrispondenze aeree, a condizione tuttavia di non imporre spese eccessive che potrebbero compromettere la riuscita di questo ambizioso piano.

Il settore marittimo vedrà la creazione di una "cintura blu" in cui il traffico marittimo sarà libero in Europa e nelle regioni attigue...

Il settore fluviale vedrà la soppressione delle barriere al mercato che frenano il suo sviluppo e impediscono l'ottimizzazione del suo funzionamento.

I porti ed altri punti di accesso ai mercati europei dovranno essere più numerosi ed efficienti. Da notare, del resto, che il nostro commissario non esita ad annunciare una nuova riforma, per altro da diversi anni ampiamente rivista dal Parlamento Europeo, dietro le pressioni del movimento sociale.

Senza dimenticare il settore ferroviario, che per la Commissione soffre ancora dell'assenza di cambiamenti strutturali che lo rendano realmente concorrenziale e in grado di conquistare una più ampia fetta di trasporto merci su grandi distanze. Secondo la Commissione, l'obiettivo è quello di assicurare i collegamenti e permettere un accesso facilitato dei grandi operatori ai principali corridoi transeuropei. In merito a questi ultimi, i finanziamenti e la gestione dei rischi saranno affidati al settore pubblico e l'utilizzo a costi sostenibili riservato agli attori privati.

I traffici nazionali di passeggeri dovranno essere aperti alla concorrenza, e il regolamento 1370/2007/CE detto regolamento OSP sarà rivisto nel 2015 (4 anni prima della sua applicazione definitiva...) per far sistematicamente ricorso alle gare d'appalto nel settore ferroviario.

Riassumendo, la concorrenza *intra* e intermodale rappresenta l'alfa e l'omega della politica comunitaria dei trasporti. Si abbandona dunque l'idea di una preminenza del settore pubblico, per far sempre maggior riferimento ai meccanismi del mercato.

Si abbandona ogni velleità di controllo della crescita dei trasporti, ossia della loro separazione dalla crescita economica. **La priorità è riservata alla mobilità e all'accessibilità, essenziali ai cittadini e allo sviluppo del territorio.** I termini utilizzati nel Libro Bianco sono, da questo punto di vista, chiari e privi di ambiguità; (18) *limitare la mobilità non è un'alternativa*.

Per la Commissione, i trasporti devono permettere all'UE di integrarsi nell'economia mondiale in maniera competitiva. I diritti sociali, gli obiettivi ambientali, la pianificazione del territorio sono rinviati ad aggiustamenti strutturali o all'introduzione di innovazioni tecnologiche, con proroghe che superano ampiamente la durata dei mandati comunitari, ossia la speranza di vita dei commissari.

Per quanto riguarda le liberalizzazioni, invece, è opportuno avanzare rapidamente: il mercato interno soffre ancora di ostacoli che la Commissione deve rimuovere.

Il Comitato Esecutivo dell'ETF riceverà il Commissario KALLAS alla fine del prossimo mese di Maggio.

Perché non cogliere l'occasione per presentare le nostre proposte nel quadro di una mozione da poter avanzare?

Ciò permetterà di far constatare che il movimento sindacale ha delle proposte per uscire dalla posizione caricaturale intesa a proporre una tecnocrazia costruita su un'unica impostazione di pensiero.

I ferrovieri europei hanno un appuntamento il prossimo 24 Maggio a Bruxelles, in occasione della revisione del primo pacchetto ferroviario. Perché non estendere il campo delle rivendicazioni anche alle misure prescritte nel Libro Bianco?

Due proposte che devono permetterci di ancorare i lavoratori dei trasporti ad un'attività europea che non può cambiare, senza di noi.