

LA RIFORMA DELL'EUROPA

di Ercole Incalza

03374

03374

Europarlamento più forte impariamo a usarlo meglio

Poche settimane fa ho ricordato che la proposta di riforma del Parlamento e del Consiglio europeo, già definita dalla Commissione Affari Costituzionali della Unione Europea presentata nell'ottobre dello scorso anno, non è stata discussa nella seduta del Consiglio europeo del 13 dicembre sempre dello scorso anno; questa riforma contiene modifiche sostanziali quali a titolo di esempio un rafforzamento del ruolo legislativo del Parlamento Europeo e sostituisce la assurda unanimità con una maggioranza qualificata in un numero rilevante di decisioni prese in Consiglio europeo e include una rilevante crescita del budget europeo. Il prossimo Consiglio ed il prossimo Parlamento sicuramente esaminerà ed approverà un simile "rivoluzionario" cambiamento.

a pagina VIII

LE GRANDI STRATEGIE SULLE INFRASTRUTTURE E SULLA LOGISTICA CHE CONDIZIONERANNO IL DESTINO DELL'INTERA UNIONE EUROPEA

SFRUTTARE IL NUOVO PARLAMENTO EUROPEO

PER SUPERARE I LIMITI DELLE SCELTE NAZIONALI

La proposta di riforma presentata in ottobre a Bruxelles prevede modifiche sostanziali come il rafforzamento del ruolo legislativo del Parlamento europeo e sostituisce l'assurda unanimità con la maggioranza qualificata

LE RETI TEN-T

Costituiscono la "piastra strutturale e infrastrutturale" comune della Ue

STRADE E FERROVIE

Solo la Ue può emanare una nuova logica procedurale e gestionale delle varie concessioni

di ERCOLE INCALZA

Poche settimane fa ho ricordato che la proposta di riforma del Parlamento e del Consiglio europeo, già definita dalla commissione Affari costituzionali della Ue presentata nell'ottobre 2023, non è stata discussa nella seduta del Consiglio europeo del 13 dicembre scorso. Questa riforma contiene modifiche sostanziali quali, per esempio, un rafforzamento del ruolo legislativo del Parlamento europeo e sostituisce l'assurda unanimità con una maggioranza qualificata in un numero rilevante di decisioni prese in Consiglio euro-

peo e include una rilevante crescita del budget europeo.

Il prossimo Consiglio e il prossimo Parlamento sicuramente esaminerà e approverà un simile "rivoluzionario" cambiamento e allora cerchiamo di definire subito le possibili linee strategiche, le possibili scelte che difficilmente troverebbero reale attuazione all'interno del nostro Parlamento e del nostro governo. Sono aree tematiche e scelte che non riguardano solo l'Italia ma l'intero impianto comunitario

1) RETI TRANS EUROPEAN NETWORK

Le reti Ten-T

non sono solo un quadro programmatico con una limitata base economica per la copertura di determinate opere infrastrutturali ma sono, a tutti gli effetti, i riferimenti por-



tanti di ciò che si può definire "la piastra strutturale e infrastrutturale comune". Alla definizione di tale impianto si è arrivati dopo anni di approfondimento, dopo anni di confronto tra tutti i Paesi della Unione e i cui lavori hanno visto sempre presente la Bei (Banca europea degli investimenti) e quindi la limitata disponibilità finanziaria del Programma sembra quasi invalidare la forza e la incisività delle varie scelte.

Per cui sarà quanto meno opportuno che le opere che i singoli Stati realizzano all'interno di tale quadro infrastrutturale non gravino sul debito pubblico dei singoli Stati. La motivazione sta proprio nel fatto che se a un simile programma si è arrivati con una lunga e sofferta condivisione vuol dire che l'uso di tale piastra è senza dubbio un uso e una convenienza comune ed è quindi assurdo che il singolo Stato offra gratuitamente agli Stati della Ue l'uso di un bene infrastrutturale comune aggravando il proprio debito. Insisto: possiamo anche non utilizzare o non costruire un fondo TEN - T limitato quale quello attuale di circa 35 miliardi di euro, ma cerchiamo almeno di dare alle Reti TEN-T questo spessore e questa forza di strumento capace di non incrementare il debito pubblico realizzando infrastrutture ubicate al suo interno.

Ho già detto in passato che negli ultimi 23 anni l'Italia avrebbe potuto non gravare sul debito pubblico se fosse stata varata e approvata da Ecofin una simile proposta; nei 23 anni (data di avvio delle Reti TEN) l'Italia avrebbe potuto eliminare dal debito pubblico 232 miliardi di euro.

2) HUB DELLA LOGISTICA

E IMPOSTAZIONE GESTIONALE

La riforma della nostra offerta portuale e interportuale, pur in presenza di governi stabili come l'attuale e di un Parlamento con una maggioranza compatta, rischia di non arrivare in porto o di arenarsi, come sempre, subendo vincoli e deformazioni prodotte, soprattutto, dagli enti locali.

D'altra parte governo e Parlamento hanno prodotto finora solo interessanti seminari o convegni, ma nulla che sia un organico avvio di un processo riformatore. Sarebbe quindi opportuno che la nuova Ue definisse un codice comportamentale tramite il quale giungere alla formazione di "sistemi portuali e

interportuali" (penso emerga chiaramente questa esigenza di affrontare congiuntamente le realtà portuali e interportuali) gestiti da società per azioni (con una maggioranza pubblica limitata), con dimensione territoriale sovraregionale, e la Ue, come fatto per le Reti TEN-T, dovrebbe anche identificare tutti i sistemi portuali dell'Unione.

In tale mosaico comunitario formato da tessere identificabili in specifici sistemi portuali e interportuali l'Italia sarebbe rappresentata dalle seguenti realtà:

- Sistema Alto e Medio Tirreno (porti di Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, interporti di Orbassano, Rivalta Scrivia, Domo 2, Mortara, Melzo).

- Sistema Basso Tirreno (porti di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Reggio Calabria, Messina, Palermo, interporti di Nola Marcianise, Battipaglia, retro porto di Gioia Tauro, Termini Imerese).

- Sistema Jonio e Basso adriatico (porti di Catania, Augusta, Pozzallo, Crotona, Taranto, Brindisi e Bari, interporti di Catania, di Tito, di Bari e dell'impianto interportuale del Salento).

- Sistema Alto e Medio Adriatico (porti di Trieste, Venezia, Ancona, Ravenna, Termoli, interporti di Trento, Padova, Verona, Bologna, Parma, Jesi, retroporto di Termoli).

- Piastra logistica sarda (porti di Cagliari e Olbia, interporto ubicato nel retroporto di Cagliari).

Sono in tal modo identificabili cinque distinte realtà logistiche che, a livello portuale e interportuale, superano la logica dei confini regionali e nella loro gestione la presenza pubblica è solo legata alla partecipazione di una quota azionaria, magari maggioritaria, e verrebbe meno anche la elezione del *management* di ogni sistema da parte dell'organo pubblico. Pensare che una simile riforma possa trovare una piena condivisione all'interno del nostro sistema amministrativo è solo pura utopia, per questo occorre che sia l'Unione europea, attraverso il varo di una riforma a scala comunitaria, a disegnare questo nuovo assetto.

3) I MEZZOGIORNI D'EUROPA

I Mezzogiorni d'Europa sono quelle aree in cui il Prodotto interno lordo pro-capite regionale, espresso in parità di potere d'acquisto, risulta essere, sulla base della media degli ultimi tre anni disponibili, inferiore al 75 per cento della media comunitaria. Di-

ventano in tal modo realtà regionali definite "Obiettivo Uno".

L'Unione europea dovrebbe decidere che il Fondo di sviluppo e coesione affronti queste aree non come singole realtà, ma cerchi di misurarne la dimensione in modo ampio e possibilmente omogeneo e unitario. Nel caso italiano, le logiche di assegnazione delle risorse e la decisione delle scelte strutturali e infrastrutturali non dovrebbe più avvenire attraverso un confronto tra lo Stato e la singola Regione, ma tra lo Stato e il complesso aggregato delle Regioni che, all'interno di ogni Paese dell'Unione europea, è caratterizzato dalla presenza all'interno dell'Obiettivo Uno.

In Italia avremmo cioè otto Regioni unite nella definizione programmatica e nella gestione delle relative risorse provenienti dal Fondo di sviluppo e coesione. Potrebbe, addirittura, l'Unione europea, imporre che il soggetto responsabile della gestione di tali risorse sia la Banca europea degli investimenti o le Casse di depositi e prestiti dei singoli Paesi.

4) RETI FERROVIARIE E STRADALI E LOGICHE CONCESSORIE

Solo l'Unione europea può emanare una nuova logica procedurale e gestionale delle varie concessioni esistenti o da effettuare nel comparto delle reti stradali e ferroviarie. È una

esigenza di trasparenza e di reale controllo dei vari bilanci societari pubblici e privati che non solo va sanato ma che non credo sia più rinviabile.

Anche in questo caso illudersi che sia un'iniziativa del nostro governo o del nostro Parlamento significa non conoscere la capillare serie di interessi e di schieramenti che governa, da sempre, l'intero comparto. Ritengo utile ricordare che questa analisi, questo approccio, va fatto anche con le concessioni di reti ferroviarie.

5) AREE METROPOLITANE E GESTIONE DEI SERVIZI AL LORO INTERNO

Da anni inseguiamo, senza riuscirci, una riforma organica del trasporto delle merci e delle persone all'interno delle grandi realtà urbane. Una riforma che, per quanto concerne la mobilità delle persone, tenga conto di investimenti in grado di abbattere i costi

legati alla congestione, alla incidentalità e all'inquinamento. Si tratta di costi che per alcune realtà urbane hanno superato la soglia di diversi miliardi di euro. Senza dubbio si è fatto molto dal 2001 in poi grazie alla legge Obiettivo: siamo infatti passati da soli 52 Km di reti metropolitane a oltre 240 Km di reti.

Tuttavia è urgente garantire standard adeguati nella offerta di trasporto pubblico. Più difficile e più grave è invece la emergenza legata alla distribuzione delle merci all'interno delle aree metropolitane ed anche in questo caso sarà necessario disporre di specifici atti vincolanti le logiche di accesso e distribuzione delle merci. Non credo sia possibile ottenere simili cambiamenti utilizzando procedure interne ormai obsolete.

6) LA DIFESA

DEL TERRITORIO

Anche in questo caso l'ipotesi di assegnare per legge una quota percentuale fissa annuale del Pil per la messa in sicurezza del territorio è irraggiungibile attraverso decisioni assunte all'interno del governo o del Parlamento. Infatti sono passati quasi trenta anni, il nostro Paese ha vissuto in questo lungo periodo dei fenomeni climatici e sismici che hanno prodotto danni elevatissimi (parliamo di oltre 300 miliardi di euro) ma finora questo automatismo nelle leggi di Stabilità non siamo riusciti a costruirlo, a motivarlo e a renderlo operativo.

Per questo solamente un atto impositivo da parte dell'Unione europea può diventare una misurabile occasione per dare attuazione al processo di messa in sicurezza del territorio.

Sono proposte sicuramente

non facili, forse addirittura solamente teoriche, ma mi chiedo quali possibilità abbiamo di renderle concretamente operative utilizzando itinerari tradizionali e, al tempo stesso, quale sia il danno della mancata attuazione di tali processi riformatori.

Per questo, pur coscienti di tali limiti, cerchiamo di dare alla nuova Unione europea un ruolo non solamente o diverso dal passato, ma anche più congeniale a un consenso responsabile della crescita organica dell'intero impianto comunitario. Qualcuno obietterà che in tal modo il Paese perde il proprio ruolo e la propria autonomia. Ebbene, a coloro che formulano simili critiche consiglio di leggere la vasta documentazione che ci ha portato dal 1957 a oggi alla costruzione dell'Unione europea: forse, dopo tale lettura, capirà che questa preoccupazione è ridicola e gratuita.

*È necessario intervenire su linee strategiche
e scelte che difficilmente troverebbero reale
attuazione all'interno del nostro Parlamento*