

Il Programma Marco Polo é inefficace

Tina Simoniello

Il Programma Marco Polo, finanziato dalla Commissione Europea, ha l'obiettivo di ridurre la congestione stradale, di migliorare le prestazioni ambientali del trasporto merci nella Comunità e di potenziare il trasporto intermodale, contribuendo così a un sistema di trasporti efficienti e sostenibili. Secondo una relazione della Corte dei conti europea, questo programma ha prodotto risultati inefficaci e dovrebbe essere soppresso

L'Eca, la Corte dei Conti europea si è ufficialmente pronunciata sul programma Marco Polo. E lo ha bocciato.

Il programma intitolato al mercante e viaggiatore veneziano nel corso dell'ultimo decennio si è articolato in due fasi, Marco Polo I e Marco Polo II: il primo (MP-I) ha riguardato il periodo che va dal 2003 al 2006, il secondo (MP-II) dal 2007 all'anno in corso. Con MP-I e MP-II, la Commissione europea finanzia da un decennio progetti concepiti per ridurre il traffico internazionale di merci su strada e intensificare modalità alternative – e più sostenibili – di trasporto: praticamente ferrovie, acque interne e marine. Un obiettivo da tutti condiviso per migliorare lo stato dell'ambiente del territorio, della salute e della sicurezza dei cittadini.

Ebbene, secondo l'istituzione sovranazionale, che dal 1977 esamina tutte le entrate e le uscite dell'Unione e dei suoi vari organi controllandone legittimità, regolarità e corretta gestione finanziaria, questi programmi – e i loro finanziamenti – andrebbero sospesi. Con una relazione diffusa dal titolo retoricamente dubitativo, viste le conclusioni alle quali approda, "I programmi Marco Polo sono stati efficaci nel trasferire il traffico merci su strada verso altre modalità di trasporto?", il finlandese Villa Itälä, membro dell'Eca, ha definito i PM inefficaci, non all'altezza degli obiettivi fissati dai responsabili politici dell'UE e di scarso o modesto impatto. Detto ciò, con pochi giri di parole l'*audit* raccomanda al Consiglio, al Parlamento europeo e alla Commissione di considerare l'eventualità di cessare finanziamenti ai servizi di trasporto merci che seguono lo stesso approccio dei programmi MP, e invita, per

il futuro, a far dipendere i finanziamenti «da una valutazione d'impatto *ex ante* che mostri se e in che misura si produca un valore aggiunto per l'UE». Nella sintesi della relazione leggiamo poi che, sebbene nel tempo la Commissione abbia migliorato la gestione quotidiana dei Programmi MP, «non ha tuttavia valutato in maniera approfondita il potenziale del mercato in rapporto al raggiungimento degli obiettivi dei programmi, non ha preso in considerazione i nuovi sviluppi e non ha adottato per tempo misure correttive per porre rimedio agli evidenti difetti di concezione del programma». Insomma, se non è proprio una bocciatura poco ci manca. MP-I venne istituito nel settembre 2001 in seguito all'uscita del Libro bianco della politica comune dei trasporti. Secondo questo documento, in assenza di interventi correttivi finalizzati a ridurre l'entità del traffico su gomma, il trasporto delle merci su strada sarebbe aumentato del 50% entro il 2010. Un incremento di questa portata avrebbe a sua volta generato successivi sensibili costi per le infrastrutture (strade, autostrade...), aumento dell'incidentalità e naturalmente dell'inquinamento, locale e globale. In termini di aumento di traffico internazionale di merci, la cifra calcolata era pari a 12 miliardi di tonnellate per chilometro ogni anno. Questo, riassumendo parecchio, era dunque lo scenario che vide la nascita di MP-I, con il quale furono messi a disposizione 102 milioni di euro per sostenere azioni e progetti finalizzati ad "arginare" il previsto aumento di circa 48 miliardi di tonnellate di prodotti per chilometro negli anni 2003-2006 spostando le merci dalla gomma alle vie marittime a corto raggio, alle ferrovie, al trasporto sulle acque in-

terno o anche a reti che adottassero la multimodalità, cioè la combinazione di due o più vie di trasporto: strada, acqua, ferrovie. Con l'attuale Marco Polo sono stati rifatti i calcoli: nel periodo 2007-2013, in assenza di interventi correttivi, l'aumento del trasporto merci su strada sarebbe stato pari a 20,5 miliardi di tonnellate per chilometro. Per trasferire una parte sostanziale dell'incremento previsto MP-II ha messo a disposizione 450 milioni di euro.

Per la Commissione europea Marco Polo di risultati apprezzabili ne ottiene e per la verità anche secondo alcune associazioni ambientaliste, anche se non negano alcune criticità che hanno effettivamente influenzato non positivamente il successo di MP-I e MP-II: tra queste certamente la crisi economica, la difficile attuazione della progettazione e realizzazione delle reti multimodali, la concessione di finanziamenti pubblici direttamente al mercato (la quale avrebbe generato problemi di concorrenza durante il ciclo di vita di MP).

La relazione dell'Eca lascia però qualche speranza sul futuro del progetto: «Per il periodo successivo al 2013, la Commissione ha proposto che l'Ue continui a sostenere i servizi di trasporto merci, promuovendo l'introduzione di servizi di trasporto innovativi o di nuove combinazioni di servizi di trasporto esistenti, anche attraverso l'applicazione di "sistemi di trasporto intelligenti" e l'istituzione di pertinenti strutture di governance». Tuttavia, in mancanza di una valutazione *ex ante*, non è ancora noto come verranno attuati tali obiettivi generali, quali siano gli obiettivi specifici e le priorità, nonché l'importo del finanziamento ritenuto necessario». E più sotto: «Il meccanismo usato per i pagamenti del programma ha subordinato l'erogazione dei fondi dell'Unione europea ai risultati, la procedura di selezione ha fatto sì che siano stati selezionati solo progetti di alta qualità e tali progetti hanno di solito garantito maggiori benefici alla comunità in senso lato. Non è tuttavia stato presentato un numero sufficiente di proposte di progetti pertinenti, in quanto la situazione di mercato e le condizioni d'ingresso hanno scoraggiato gli operatori dall'avvalersi del programma. Sussistono

inoltre dubbi in merito alla modesta quantità trasferita che è stata presentata nelle relazioni, e la sostenibilità di una metà dei progetti controllati è limitata. Inoltre, i progetti sarebbero stati avviati anche senza il finanziamento Ue (effetto inerziale)».



L'ITALIA SCEGLIE LA GOMMA

La strada è il mezzo di trasporto principale dell'Unione europea, per i semplici cittadini come per i prodotti: attualmente il trasporto di merci su gomma rappresenta oltre i due terzi del tonnellaggio totale e coinvolge oltre 4 milioni 800 mila autoveicoli, il 4% in più circa rispetto al 2007 (dati rielaborati Acì e Osservatorio Autopromotec). Secondo un'analisi dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti, nel nostro paese il trasporto delle merci su rotaie rappresenta una quota decisamente minoritaria rispetto ad altre modalità, raggiungendo un valore di appena il 6%.

Il resto d'Europa, sebbene le percentuali non brillino neanche lì, si comporta comunque meglio di noi: il comparto ferroviario delle merci si attesta infatti tra il 12 e il 18%. E questo nonostante i costi elevati, la forte dipendenza dalle condizioni atmosferiche, il maggiore tasso di incidentalità e, soprattutto, le ripercussioni ambientali del trasporto su gomma.

A proposito di ambiente, uno studio di FerCargo (una associazione di imprese ferroviarie private che si occupano di trasporto merci su rotaia), ha stimato che per ogni tonnellata di carico e per ogni chilometro percorso con un treno merci si riversano 29 grammi di CO₂ mentre con un mezzo pesante su gomma euro5-conforme le emissioni di biossido di carbonio raggiungono gli 81 grammi: tre volte tanto.

Ma a rendere meglio l'idea del vantaggio in termini di impatto ambientale del ferro in alternativa della gomma c'è un altro dato, ottenuto attraverso il software europeo EcoTransit: a parità di percorsi e merci trasportate, la quantità di CO₂ emessa da un treno merci equivale a quella di 40 Tir.

Ma non è solo l'ambiente a trarne benefici. Facendo infatti i conti solo per il Bel Paese, è stato calcolato che se il ferro muovesse invece del 6% delle merci il 24% si potrebbero risparmiare 3 miliardi di euro l'anno.