



**DIMENSIONE  
TRASPORTI**  
Studi e Ricerche sui Trasporti



Viale Castro Pretorio, 116 - (00185) ROMA

Tel. : +39 06 44701884 presidenza@dimensionetrasporti.it  
Fax.: +39 06 44701885 www.dimensionetrasporti.it

**Aprile 2009**

## Un'intervista rilasciata dall'Ad di FS a "Il Giornale"

### Nota della Redazione

Abbiamo letto con molto interesse l'intervista rilasciata, lo scorso 20 aprile dall'Amministratore delegato FS Mauro Moretti al quotidiano "Il Giornale".

Ne condividiamo in gran parte i contenuti sui quali DT, nel recente passato, ha compiuto alcune riflessioni.

Siamo convinti che solo il management interno alla Società è in grado di assicurare l'efficienza e la capacità imprenditoriale necessarie per governare ed orientare le attività aziendali sugli obiettivi individuati. I risultati negativi di scelte diverse operate in passato hanno pesantemente condizionato lo sviluppo e il rilancio delle ferrovie e sono la patente dimostrazione dell'importanza e del settore ferroviario, sul quale è indispensabile investire, in un contesto pianificato ed integrato con le altre modalità di trasporto, a livello nazionale, regionale e di aree metropolitane.

In questa direzione sembra orientarsi anche una consistente porzione del potere economico mondiale, dagli Stati Uniti d'America della nuova amministrazione Obama, alla Cina con la sua frenetica corsa

verso la competizione globale, agli altri Paesi, come è il caso dell'Egitto, che tentano di consolidare il trend di modernizzazione e di sviluppo da tempo avviato.

Ovviamente lo sviluppo del trasporto ferroviario non può essere circoscritto esclusivamente all'Alta Velocità dato che il sistema ferroviario nel suo complesso, opportunamente supportato dal contributo di risorse, di strategie adeguate e di oculata gestione delle attività operative nei diversi ambiti territoriali, è per sua natura, dato il ridotto impatto ambientale, la rete di comunicazione più idonea al servizio e salvaguardia del diritto alla mobilità individuale e collettiva.

Nutriamo comunque qualche timida riserva sul fatto che i ferrovieri siano orgogliosi della loro azienda, come affermato da Moretti nella suddetta intervista.

Da troppo tempo questi lavoratori vivono in un ambiente nel quale non si sentono protagonisti del loro futuro. E ciò, sia per le ragioni in precedenza ricordate, sia per il ridotto riconoscimento del valore dell'esperienza ferroviaria acquisita in azienda.

In effetti, ormai da qualche lustro il personale opera in condizioni organizzative al limite della tollerabilità dovendo spianare il campo alle "nuove leve rampanti", preparate e competenti su temi economici e di processi manageriali ma ... assolutamente carenti di cultura e di sapere ferroviario.

Siamo convinti che l'Amministratore delegato FS, parlando dei suoi potenziali "successori interni", si riferisse a personalità capaci di esprimere un mix virtuoso di provata conoscenza, competenza e cultura ferroviaria, bagaglio che necessita, come anche la sua personale esperienza conferma, di anni di apprendimento a stretto contatto con i "fatti aziendali" e con le donne e gli uomini che li realizzano. In realtà, per ottenere il successo sperato con i vantaggi economici per il Gruppo e per coloro che in esso credono ed operano, è necessario recuperare i notevoli margini di potenziale creativo, di valore aggiunto e senso di appartenenza che attualmente i ferrovieri non riescono ad esprimere compiutamente.

## USO IMPROPRIO DELLA PROTEZIONE CIVILE?

### La Redazione

Non è nostro compito, né riteniamo di avere sufficienti conoscenze per esprimere giudizi sull'operato della Protezione Civile. Ci sembra comunque utile fare alcune considerazioni in un campo a noi più vicino: quello del trasporto ferroviario aggiungendo anche qualche altra considerazione di ordine generale.

In occasione del terremoto dell'Abruzzo l'apporto di FS-Trenitalia è stato utile e tempestivo. Con la messa a disposizione di 20 carrozze cuccette è stata assicu-

rata la temporanea sistemazione di circa 1000 persone. Ci domandiamo per quale motivo, stando a quanto a noi risulta, non siano stati utilizzati i due treni di proprietà della Protezione Civile, fermi in impianti militari l'uno al Nord e l'altro nei pressi di Caserta, malgrado siano attrezzati proprio per l'impiego nelle situazioni di emergenza.

La Protezione Civile è stata una iniziativa saggia il cui merito va in particolare all'On. Zamberletti che,

dopo l'esperienza di commissario per l'organizzazione del dopo terremoto del Friuli si impegnò per questa realizzazione. Nel tempo la struttura ha acquisito esperienza e capacità operativa. Vi opera personale altamente qualificato che utilizza tecnologie particolarmente avanzate. Negli ultimi tempi si sta ricorrendo troppo spesso alla Protezione Civile per compiti non del tutto pertinenti sottraendo energie per le attività istituzionali.

Non ci sembra che possano rientra-

re fra i compiti della Protezione Civile le attività riguardanti i prossimi mondiali di nuoto, né meno che mai, la riunione del G8. Tanto meno non si comprende cosa c'entri la salvaguardia del Foro

Romano e di Ostia Antica.

Insomma sarebbe opportuno un ripensamento. La dimostrazione di quanto da noi sostenuto è data (vedi il caso!) dalla recente deci-

sione di spostare il G8 a L'Aquila per non distrarre l'impegno della Protezione Civile in aiuto dei terremotati dalle attività di preparazione del G8 in Sardegna.

## QUALI TRASPORTI PER USCIRE DALLA CRISI?

A. Dentato

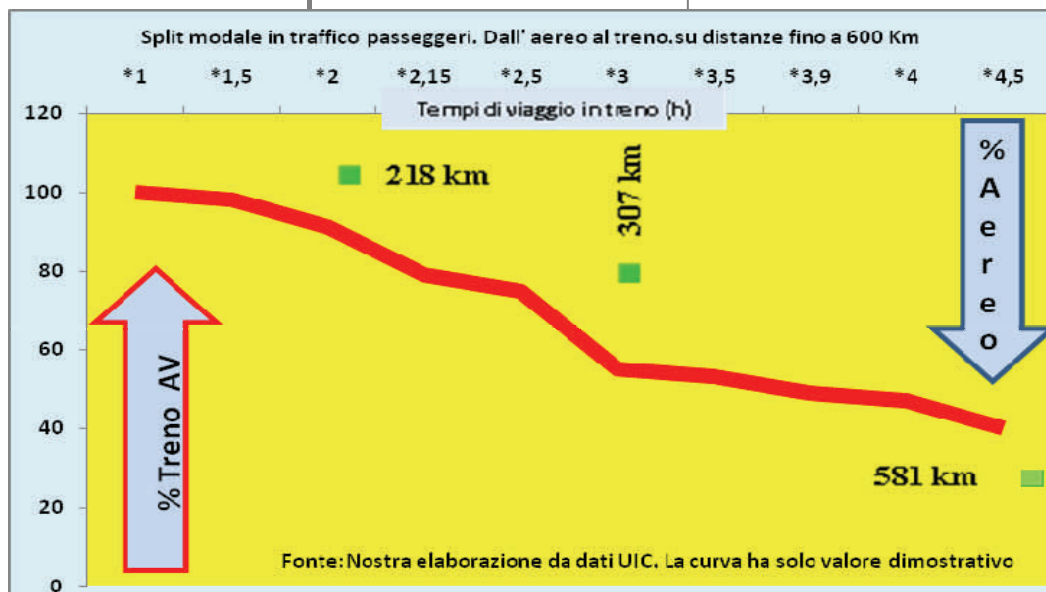
Al Forum internazionale dei trasporti – organismo speciale dell'OCSE- (Lipsia, 26/29 maggio 2009- partecipazione dei Ministri dei trasporti di 52 Paesi membri,

efficaci destinate a rilanciare la crescita; quali sono le misure occorrenti per far fronte agli effetti sociali della crisi; come raggiungere i migliori risultati in termini di

nalato il dibattito.

*La crisi economica pone i trasporti dinanzi a una scelta che non ha alternative: è urgente – egli ha detto – decidere sulle priorità degli investimenti indispensabili a rilanciare le maggiori attività produttive, in particolare quelle che riguardano gli interscambi commerciali e i servizi.*

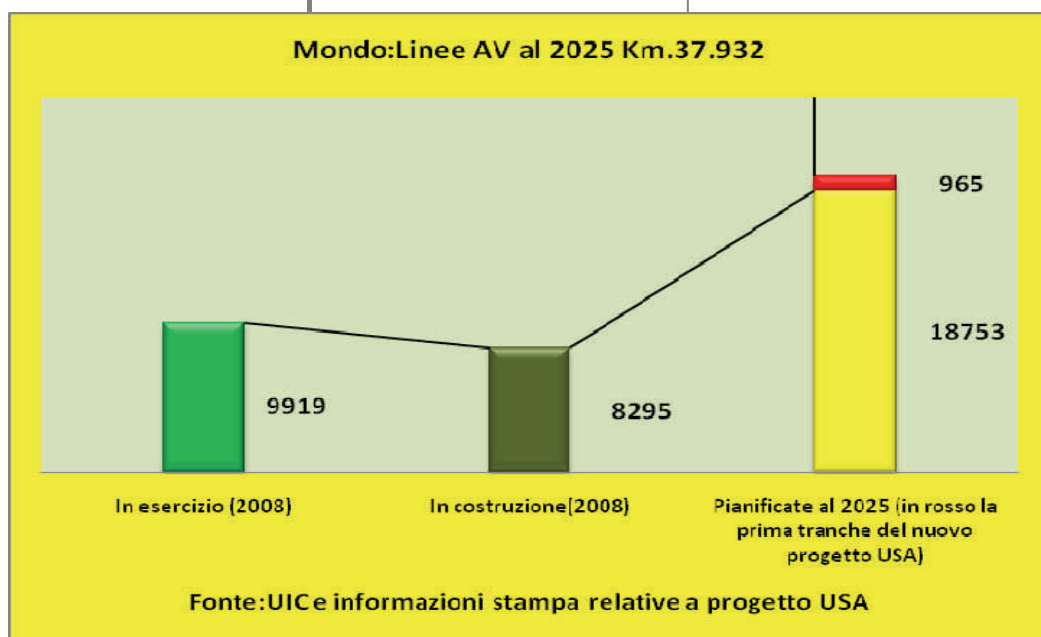
Conveniamo con tale tesi. Infatti nell'attuale crisi l'efficacia e la redditività degli investimenti saranno determinanti per l'avvenire dei trasporti. In presenza di una crisi, come quella attuale, si è tentati di chiudersi nelle frontiere nazionali. Occorre tener conto, invece, che sono le attività commerciali e i servizi internazionali che possono far ripartire lo sviluppo. Analizzando le diverse modalità di trasporto, il Segretario internazionale del Forum, ha anche evidenziato come il trasporto stradale resta fondamentale sia per la mobilità passeggeri che merci. Ma è proprio in un momento di crisi come questa, egli ha aggiunto, che dovrà darsi corso all'allargamento della rete ferroviaria sia quella convenzionale che quella ad alta velocità (AV). Dichiarazione che incrocia, con perfetto parallelismo, l'annuncio del nuovo Presidente degli Stati Uniti Barack Obama relativo ad un piano per lo sviluppo di una rete ferroviaria AV anche negli Stati Uniti, finanziato con 8 miliardi di dollari in due anni, cui si aggiungono altri 5 miliardi che andranno agli Stati che investiranno nell'alta velocità. Non sfugga l'aspetto più interessante di questo progetto, vale a dire il significato politico che l'accompagna. E' un'esplicita critica al simbolo stesso dello sviluppo economico americano: il trasporto a quattro ruote. Il suo risvolto economico è nel nuovo indirizzo che viene impresso all'industria dei trasporti: verso modalità che si integrano. Il lancio del progetto AV, poi, costituisce una precisa scelta di campo in favore di un mezzo di trasporto intel-



oltre che dei maggiori rappresentanti delle imprese dei trasporti e degli esperti del settore di tutto il mondo) si parlerà degli effetti della crisi dell'economia sui trasporti. Il Forum, pertanto, dovrà rispondere a interrogativi importanti. Dovrà dire quale ruolo può giuocare il trasporto nell'ambito delle misure

difesa ambientale.

Daremo conto dei risultati di questo importante convegno mondiale sui trasporti. Fin d'ora, tuttavia, avvalendoci delle anticipazioni formulate dal Segretario Generale del Forum, Jack Short, possiamo segnalare ai nostri lettori i principali orientamenti su cui sarà inca-



ligente, adeguato ai bisogni del 21esimo secolo. Il nuovo Presidente, infatti, ha voluto sottolineare i vantaggi quando ha richiamato le caratteristiche della nuova tecnica dei trasporti: *l'AV riduce i tempi di percorrenza, aumenta la mobilità, rende meno gravosi gl'ingorghi stradali, fa crescere la produttività*. Che, per contro, viene a subire perdite dell'ordine di 80 miliardi all'anno proprio a causa del congestionamento di strade e autostrade e per effetto dello spreco di carburante.

Con il nuovo progetto americano la rete mondiale dell'AV si arricchisce di ulteriori sviluppi, visto che, nell'annuncio presidenziale, il progetto (relazioni AV sono previste

in Texas, Florida, nell'area di Chicago, Nord Carolina e Louisiana) costituisce solo l'inizio di un programma di più vaste dimensioni. Nel quale merita computare anche gli aspetti economici e sociali. Perché gl'investimenti infrastrutturali dell'AV porteranno lavoro, e quindi speranza per l'avvenire: il volano fondamentale per rilanciare la crescita.

Alla centralità del capitolo sull'AV, come emerge dal nuovo programma americano, nel Forum di Lipsia si affiancherà certamente quello, altrettanto fondamentale, relativo al recupero di traffico merci al modo ferroviario, com'è nelle attese della società civile fortemente motivata dalle problemati-

che energetiche, ecologiche e dalla incidentalità stradale. Va detto, senza false illusioni che, questo della riconquista di quote di traffico merci, è obiettivo di difficile realizzazione. Almeno fino a quando le strutture dedicate al traffico merci e il relativo materiale rotabile non evolvono verso nuove tecnologie basate anch'esse sull'AV. Una parte del mercato dei trasporti europeo se ne sta rendendo conto. Molti operatori e responsabili di società ferroviarie, infatti, quando parlano dell'alta velocità non si riferiscono più solo ai passeggeri, ma la declinano anche nella logistica merci. Iniziative in tale senso si vanno concretizzando. Ci faremo carico di riferirne più dettagliatamente in successive pubblicazioni.

## UN INTERSSANTE CONVEGNO ORGANIZZATO DA FS E DALLO STUDIO AMBROSETTI

U. Surace

Il 21 aprile scorso è stato presentato a Roma un rapporto dello Studio Ambrosetti sullo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi ferroviari in Europa e in Italia con particolare riferimento alla liberalizzazione del servizio e alla competizione.

Era presente Karel Van Miert, già Commissario per i Trasporti ed oggi Coordinatore per l'Unione Europea dell'asse ferroviario Berlino-Palermo per il Trans-European Transport Network,

Ne è seguita una tavola rotonda cui hanno partecipato, oltre ad Antonio Catricalà, Presidente Garante della Concorrenza e del Mercato, l'Ad FS M. Moretti e vari esperti dei trasporti, fra cui

Paolo Costa ed Ercole Incalza.

Il rapporto è sviluppato su dieci punti chiave che offrono elementi di conoscenza e spunti di riflessione sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario nei diversi Stati

d'Europa e l'effettiva apertura del mercato e della concorrenza in regime di reciprocità fra le imprese.

A tal proposito sono da condividere le conclusioni cui giungono gli elaboratori del rapporto: *“Nonostante che l'Unione Europea abbia messo grandi sforzi in campo per la creazione di un unico libero mercato anche nel settore del trasporto ferroviario, i risultati che ad oggi si possono osservare sono di un parziale completamento del processo di integrazione e liberalizzazione sia per quanto riguarda sia le condizioni di accesso al mercato che le condizioni di accesso alle infrastrutture.*

*Ogni singolo Stato definisce criteri e tariffe di accesso secondo regole proprie non rispondenti a principi comuni condivisi”.*

In Italia il processo di liberalizzazione del settore è stato estrema-

mente celere nel recepire le direttive europee con la conseguenza che oggi il mercato italiano è – di fatto – il più liberalizzato e contendibile in una Europa in cui i livelli di contendibilità dei mercati dei singoli Stati membri non sono allineati. L'esempio della Francia, dove l'accesso alla rete è ancora fortemente limitato, ed in parte della Germania, ha fornito lo spunto all'Ad FS di mettere in evidenza l'evidente squilibrio esistente fra il sistema italiano e quello degli altri sistemi europei.

L'impressione che si ricava è che si tratti di “vox clamans in deserto”, dato che contrariamente a quanto avviene altrove, da noi, più che gli interessi generali della collettività nazionale, hanno voce e trovano ascolto gli interessi delle lobby economiche del momento i cui interessi vanno tutelati anche a scapito di quelli nazionali.

## CRISI ECONOMICA E TRASPORTI

La Redazione

Nel 4° trimestre 2008 Il PIL ha subito una flessione del 1,8% rispetto al trimestre precedente (dati Istat).

Rispetto al 2007 la flessione è calcolata intorno al 1%.

Il calo della domanda, sia interna che internazionale, non poteva non produrre effetti sui trasporti.

Per la prima volta si è registrata nel traffico pesante autostradale una contrazione dei veicoli-km (- 1,1%), contro una contrazione

ben più significativa riguardante le altre modalità: secondo dati Confetra il traffico ferroviario delle merci ha subito una contrazione pari a -5,6%, quello aereo delle merci - 1% ed il traffico marittimo di container -1%.



## ALLO STUDIO DELLA COMMISSIONE EUROPEA L'AUMENTO DELLA CAPACITÀ DI CARICO DEI VEICOLI PESANTI

**A. Castellucci**

E' allo studio della Commissione l'aumento della capacità di carico dei veicoli pesanti. Potranno circolare i "Mega Trucks". Veicoli modulari da 25 metri di lunghezza con capacità di carico fino a 60 tonnellate e motori da 700 cv.

Secondo lo studio in corso di elaborazione, con l'utilizzazione di questi potenti mezzi sarà possibile un sensibile aumento del volume trasportato ed una riduzione di circa il 13% dei gas inquinanti.

La messa in circolazione di questi nuovi potenti mezzi comporterà una forte aggressività sulla pavimentazione stradale che, però, verrebbe compensata dalla diminuzione del numero di veicoli circolanti.

Sorgono seri dubbi e perplessità sugli effetti che questi nuovi mezzi potranno avere sulle nostre infrastrutture stradali la cui fragilità ed inadeguatezza è ben nota.

A ciò si aggiungano gli effetti sulla

ripartizione modale a livello europeo che non sembra siano coerenti con le politiche comunitarie più recenti dirette a rafforzare il trasporto su ferro e per le vie d'acqua.

Per quel che riguarda il sistema dei trasporti italiano, già fortemente sbilanciato a favore della strada, oltre agli effetti ulteriori sulla già grave situazione attuale, si dovrebbero affrontare notevoli costi anche per l'adeguamento delle infrastrutture.

## LA DEMOCRAZIA VIOLATA

**A. Dentato**

I numeri fatti circolare in questi giorni sulle dichiarazioni dei redditi degli italiani pongono interrogativi pesanti. In che Paese viviamo? Possibile che la politica non sappia trovare, non dico eliminare, ma almeno ridurre questa piaga? Possibile che devono essere i redditi più modesti a far funzionare la macchina dello Stato, mentre quelli più elevati debbano contribuire, quando contribuiscono, solo con quote irrisorie? Non è questa la più patente violazione di uno dei principi fondanti della nostra democrazia? L'art. 53 della Carta Costituzionale lo dice a chiare lettere: *Tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva.*

*Il sistema tributario è informato a criteri di progressività.*

La continua violazione di questo principio non è più sopportabile. Un continuo furto delle categorie sociali economicamente più forti perpetrato a danno di quelle più deboli. La situazione interpella in maniera urgente la responsabilità del governo.

Non ci facciamo illusione: in tutti i Paesi c'è un po' evasione e di elusione. Ma nei Paesi democratici e civili, per queste malefatte si va in galera o, almeno, si paga. E si paga

salato. L'Italia è un caso particolare. Eppure qualche rimedio ci sarebbe.

Per esempio lo Stato non dovrebbe attendere che i volenterosi vadano a ritirare il modulo per la dichiarazione dei redditi. Chi è soggetto d'imposta dovrebbe ricevere, già prestampato, con qualche foglio esplicativo, il modulo della dichiarazione, con tutti i dati della persona fisica o giuridica, e con tutti i dati relativi ai redditi percepiti, conosciuti dallo Stato. Ogni potenziale contribuente dovrebbe ricevere da Banche, Poste, Assicurazioni, Società, ecc. presso cui si sono maturati redditi da iscrivere nella dichiarazione (interessi, plus valenze, rimborsi assicurativi, ecc) un modulo con l'indicazione dei dati da inserire nelle varie caselle della dichiarazione: quelli soggetti ad imposta e quelli che non sono soggetti ad imposta ma che devono essere conosciuti dallo Stato. Gli stessi dati, per via informatica, dovrebbero essere inviati agli Uffici delle imposte che, in tal modo potrebbero fare un riscontro tra quanto dichiarato e quanto realmente percepito dai contribuenti. In tal modo sarebbe più difficile scampare alle maglie del controllo. Ovviamente vi sono dati che possono sfuggire, ma che sono reperi-

bili per altre vie. Se si vuole.

Quanto appena detto non è una utopistica ipotesi di lavoro. E', invece, pratica corrente in molti Paesi del mondo. E' pratica corrente da molti anni in Francia, tanto per fare qualche esempio, dove i governi che si sono succeduti da qualche alcuni decenni a questa parte non possono catalogarsi tra quelli portatori di teorie estremistiche.

A parte le debite eccezioni, è dato pensare che, forse, in Italia, c'è un diffuso interesse ad evitare che lo Stato venga a conoscenza dei redditi percepiti dai soggetti che dovrebbero pagare le imposte. Altrimenti, piuttosto che inseguire gli evasori, qualche governo avrebbe potuto attrezzarsi per individuare preventivamente i potenziali contribuenti e richiamarli annualmente al loro dovere.

Che in tutti gli Stati vi siano "ladri" d'imposte è certo. Ma a ridurre il numero oggi è possibile, mediante controlli incrociati praticabili per via informatica. Per non perdere tempo e non sprecare molto denaro ad inventare cose nuove, basterebbe copiare quello che già si fa in molti in Paesi. Sarebbe, questo sì, un buon esercizio di riforma della Pubblica Amministrazione.

I Soci DT sono invitati a rinnovare l'iscrizione per l'anno in corso. L'invito è esteso a tutti coloro che ci leggono e volessero iscriversi.

La "modica" somma è di € 25 su c/c p. n. 61369252 - IBAN: IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252