



**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

Maggio 2009

TRASPORTO AEREO E ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA: SOLO CONCORRENZA O ANCHE INTEGRAZIONE?

U. Surace

Si vanno leggendo qua e là sulla stampa italiana dichiarazioni estemporanee dei dirigenti più o meno improvvisati di Alitalia sulle strategie della Compagnia. Il più stupefacente, a mio avviso, è il titolo apparso in questi ultimi tempi su un quotidiano nazionale: "Colaninno e Sabelli: un nostro treno per battere FS".

La dichiarazione fa la pari con le dichiarazioni, a dire il vero un po' meno estemporanee, di FS sulle iniziative in atto per trasferire su Trenitalia buona parte del traffico viaggiatori sulla direttrice AV Roma-Milano.

Ovviamente, ben venga la concorrenza se a trarne i benefici sarà la collettività dei viaggiatori.

Non entriamo nel merito, per carità di patria sull'idea dei Colaninno ri-

guardo al treno Alitalia che sfreccia da Roma a Fiumicino in concorrenza con Trenitalia sui traffici Roma-Milano.

Ci sembrerebbe più utile e responsabile che si cominciasse a ragionare in termini di integrazione fra le due modalità tenendo presenti le caratteristiche ed i punti di forza di ciascuno.

Basterebbe ricordare agli operatori del settore quel che è successo in Francia dopo l'apertura al traffico della linea TGV Parigi - Lione.

Air France nel giro di qualche mese rinunciò ai collegamenti fra le due città e trasferì i suoi servizi su altre linee.

Insomma. Se è vero come è vero che il punto di forza del treno AV è sulle distanze intorno ai 500/700 km. per tempi di percorrenza entro

le tre ore, sarà opportuno che Alitalia, fin da subito, cominci a programmare la sua attività su altre direttrici sapendo che il suo punto debole sarà senza ombra di dubbio la direttrice Roma-Milano.

E caso mai si preoccupi di avviare programmi di integrazione con Trenitalia per altri e più lontani lidi. Già oggi Trenitalia è in grado di collegare Napoli con Roma e Firenze con Roma con tempi di percorrenza non superiori ad un'ora e un quarto.

Chi, come chi scrive, si occupò a suo tempo dell'analisi economica del sistema AV italiano aveva anche previsto collegamenti diretti su Fiumicino al servizio soprattutto dei voli internazionali.

CONGRESSO FIT-CISL

La Redazione

Nella prima settimana di maggio si è tenuto il Congresso Nazionale della FIT.

Rivolgiamo i nostri auguri più sinceri a Claudio Claudiani, con-

fermato Segretario Generale e a Giovanni Luciano, responsabile del settore ferrovie, eletto Segretario Aggiunto.

Ci sembra di particolare interesse l'impegno ribadito dal Congresso

di rafforzare il perseguimento di politiche unitarie del comparto dei trasporti con l'obiettivo di un riequilibrio modale a difesa dell'ambiente e del territorio.

PROTEZIONE CIVILE - Avevamo visto giusto

La Redazione

Nel Notiziario di aprile, nel riferire della validità della Protezione Civile, avevamo evidenziato che troppo spesso la sua attività viene gravata da impegni impropri.

segretario Bertolaso ha rinunciato all'incarico di Commissario per l'area archeologica di Roma ed Ostia perché occupato nella emergenza Abruzzo.

Abbiamo ora appreso con piacere che il sotto-

Ci auguriamo che presto possa lasciare anche la gestione del G8 e dei campionati di nuoto, tra l'altro al centro di polemiche tutt'altro che sportive e che non hanno nulla a che fare con la Protezione Civile che ha compiti istituzionali diversi e molto impegnativi.

1° FORUM SUI TRASPORTI DEL PARTITO DEMOCRATICO

A. Castellucci

Lo scorso 24 aprile si è tenuto a Roma il "1° Forum Nazionale Trasporti e Mobilità - Una centralità per il Paese e per il Partito Democratico". L'iniziativa rientra fra le attività della "Consulta Nazionale del Parti-

to" che avrà la funzione di elaborare analisi e proposte per stimolare conoscenza, approfondimento culturale, azione politica, attività sociali e di governo del partito. Sono state presentate alcune schede sintetiche rela-

tive alle problematiche esistenti nelle ferrovie, nel trasporto pubblico locale, nel trasporto aereo, nella portualità e nella logistica. Attraverso il Forum e la Consulta si tende ad assicurare una partecipazione attiva e

vasta per pervenire in tempi brevi ad un efficace approfondimento delle complesse tematiche affrontate.

Sono state individuate alcune priorità:

- rafforzare il ruolo strategico di trasporti e mobilità per la modernizzazione del Paese;
- rimuovere il gap culturale esistente e considerare con maggiore impegno la connessione

- esistente fra trasporti ed ambiente;

- dare risposte concrete ed adeguate alla crisi del sistema economico e delle regole, mediante la programmazione di opzioni condivise in ambiti territoriali nazionali ed europei per

- migliorare l'integrazione e la sostenibilità dell'equilibrio modale dei trasporti.

Il Forum è stato un'interessante occasione di dialogo e di confronto fra i convenuti, esperti ed operatori dei settori della mobilità ed autorevoli politici che, nel recente passato hanno avuto la titolarità del Ministero dei Trasporti: Bersani, Treu, Bianchi.

I lavori sono stati coordinati dall'On. Sergio Gentile, responsabile trasporti del PD.

SEGNALI POSITIVI PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LE FERROVIE? ... dismettono.

A. Castellucci

L'ISFORT (Istituto superiore di formazione e ricerca sui trasporti) ha presentato il 7 maggio scorso il 6° rapporto sulla mobilità.

Nel 2008, nonostante la crisi economica, si è registrata una crescita della mobilità complessiva urbana, stimata in 128 milioni di spostamenti con un aumento del 3,6%.

Gli spostamenti con auto propria hanno subito un lieve calo in termini di quote di traffico passando dall'81% al 79,5%, mentre sono lievemente aumentati gli spostamenti in motociclo passati dal 7,6% all'8%.

In compenso è migliorato il trasporto pubblico la cui quota è passata dall'11,5% al 12,6%.

Un dato interessante riguarda l'intermodalità: Il 54,8 % di chi va

verso i grandi centri utilizza, oltre all'auto, i mezzi pubblici; il 28,6% si serve di aree di scambio auto+autobus e il 26,2% di auto+treno.

Gli intervistati hanno dimostrato una maggiore predisposizione all'utilizzo di autobus, metro e treni locali. E ciò sia per effetto della crisi economica sia anche per i miglioramenti registrati nell'offerta.

Per quanto riguarda in particolare le ferrovie ci sembra che Trenitalia si muova in controtendenza. Mentre si registrano miglioramenti nel trasporto locale in termini anche di integrazione fra le diverse modalità, in FS, invece di approfittare della positiva tendenza per consolidarla, si riducono i servizi di assistenza ai viaggiatori. Si chiudono

biglietterie e si ridimensionano impianti i cui costi sono superiori ad un indice predefinito di cui non conosciamo il sistema di calcolo.

E' ovvio che si debba tener conto dei risultati delle analisi dei costi. Sembra, però, che si imbocchi la strada della pura e semplice razionalizzazione dell'esistente senza un serio piano di rilancio organizzativo dell'esistente.

L'esperienza passata dovrebbe insegnare che le dismissioni generalizzate con chiusura di impianti e riduzione di personale, motivate da mera riduzione dei costi senza un serio progetto di rilancio e riorganizzazione dell'offerta, non producono risultati positivi dato che sono destinate ad allontanare la clientela.

UN VIAGGIO IN TRENO SU FERROVIE SECONDARIE

A. Castellucci

"L'Italia in seconda classe" è un saggio breve, piacevole ed interessante di Paolo Rumiz edito da Feltrinelli, Aprile 2009, pag.141.

E' un viaggio reale che Paolo Rumiz fa con un accompagnatore e guida d'eccezione, con 740, nome mitico di una potente locomotiva sotto cui si cela, per parte del percorso, un ferroviere ad onorem: Marco Paolini. Ogni capitolo è preceduto da vignette di Altan che danno un tocco particolare ai fatti raccontati. E' un viaggio di 7840 km., lungo quanto la Transiberiana e pari quasi alla metà della rete ferroviaria italiana, percorso in 21 tappe, su 58 treni, con 76 biglietti in 210 ore. Non vuol essere un libro sulle ferrovie, dice l'autore, ma solo un viaggio in 2^ classe, ma non è del tutto vero. Il viaggio

si svolge essenzialmente su linee minori, attraversa tutto il Paese alla ricerca di un'Italia scomparsa. Viene messo in luce l'abbandono di un patrimonio storico culturale e la bellezza di paesaggi dimenticati che si possono apprezzare solo attraverso il finestrino "non sigillato" dei treni locali insieme a passeggeri della vita quotidiana. Dal finestrino si vede il disastro del territorio e lo stato di dismissione di tanti impianti ferroviari con stazioni abbandonate, vuote e viaggiatori in difficoltà, ma si possono ammirare anche panorami caratteristici della forte diversità del territorio.

Piace riportare testualmente alcune considerazioni dell'autore: "Il nostro treno ha ridisegnato l'Italia e ci ha mostrato il meglio ed il peg-

gio del Paese. Nessun popolo, come gli italiani, ha costruito tante ferrovie per gli altri, e nessun popolo ignora tanto le ferrovie proprie. Come si spiega? C'è qualcosa che non funziona in un popolo capace di dimenticare una simile, straordinaria epopea".

Sarebbe stato interessante animare un dibattito su "Voci della Rotaia", ma lo storico periodico non c'è più. La rivista è scomparsa perché doveva dare più spazio alla comunicazione con informazioni più approfondite, sorsero così, dopo la riforma, altre pubblicazioni, ma sono anch'esse sparite. Il dibattito avrebbe ricordato ai vecchi ferrovieri un passato che scompare senza lasciare ricordi, ai nuovi un po' di storia e che i treni hanno contribuito alla crescita del Paese.