



Viale Castro Pretorio, 116 (00185) ROMA

Tel.: +39 06 42286532 presidenza@dimensionetrasporti.it
www.dimensionetrasporti.it



Febbraio 2010

MA, IN ITALIA, A CHE PUNTO SIAMO CON LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO?

U. Surace

Riprendiamo la pubblicazione del nostro Notiziario dopo un periodo di inattività non dipendente dalla nostra volontà.

E' passato qualche mese e nel frattempo è entrato in vigore il nuovo orario ferroviario e le critiche a Trenitalia S.p.A. si sono moltiplicate soprattutto a causa della soppressione di importanti collegamenti diretti fra diverse località italiane e non solo, dato che sono state abbandonate anche numerose relazioni internazionali.

Nel frattempo si è assistito ai disagi provocati ai viaggiatori a causa delle avverse condizioni meteorologiche con quel che ne è seguito, anche a causa di maldestre dichiarazioni sugli inviti ai clienti di Trenitalia S.p.A., di portarsi appresso l'acqua e, se del caso, le coperte.

Non sono mancate osservazioni e critiche sul rispetto degli orari da parte dei treni Frecciarossa i cui tempi di percorrenza non sembra corrispondano a quelli abbondantemente sbandierati sugli annunci della campagna pubblicitaria.

Non abbiamo la competenza né gli elementi di conoscenza per entrare nel merito. Quel che inve-

ce ci colpisce (e non riguarda solo questi ultimi avvenimenti) è la stranezza della non presenza nella faccenda, a difesa e giustificazione del proprio operato, di Trenitalia S.p.a. e del suo Amministratore Delegato di cui non conosciamo né il volto né le generalità.

Leggiamo sui giornali che l'Amministratore Delegato di Trenitalia (sic!) Ing. Mauro Moretti ha dichiarato ha promesso,... e via dicendo. Oppure, ad esempio, assistiamo in televisione alla presentazione di un progetto di rilancio del turismo e vediamo allineati al tavolo dei presentatori Il Capo del Governo, il Ministro del Turismo e l'A.D. della Holding FS.

Insomma, per la stampa e per la generalità dei cittadini esiste una sola ed unica impresa che si occupa della rete ferroviaria, della produzione e vendita del servizio, della organizzazione e gestione delle Grandi Stazioni e via di seguito. Né più, né meno di quanto avveniva nella vecchia Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato in cui c'era un Direttore Generale ed i Capi dei Servizi, dai Lavori, al Movimento, al Servizio Commerciale.

Ci sorge spontanea una domanda: Ma l'A.D. di Trenitalia S.p.A. chi è? Dove è il Presidente di quella Società? Quali le funzioni del Consiglio d'Amministrazione di quella Società?

Sono domande che ci poniamo da sempre anche perché siamo alla vigilia dell'entrata in vigore della liberalizzazione europea del servizio. D'altro canto in Italia le imprese partecipate di Ferrovie Nord sono già sul campo, così come da tempo operano in territorio italiano imprese ferroviarie del settore delle merci; per non parlare di NTV con SNCF che va scalando i motori.

Ed il Governo italiano continua imperterrita su una strada che non sembra stia tenendo nel giusto conto l'inderogabile necessità di procedere alla netta separazione delle responsabilità fra gestione della rete e responsabilità di impresa.

Abbiamo l'impressione che Ministro delle Infrastrutture e Vice Ministro ai Trasporti non abbiano pienamente idea di che cosa si tratti e di quale sia il loro ruolo.

MAURO MORETTI CONFERMATO PRESIDENTE DEL CER.

La Redazione

L'Ing. Mauro Moretti è stato confermato per il secondo anno alla carica di Presidente del Comitato delle Ferrovie Europee (Community of European Railway).

DT si congratula con l'Ing. Moretti e gli augura buon lavoro in un periodo particolarmente importante e delicato per le Ferrovie Europee in questa fase in cui è avviato a conclusione il processo di liberalizzazione del servizio

ferroviario che, se non ben regolato potrà creare fenomeni di distorsione nella concorrenza.

LETTERE DALL'INTERNO

RICEVIAMO E VOLENTIERI PUBBLICHIAMO

Da qualche tempo riceviamo lettere di personale dipendente da FS che lamenta il clima che si respira all'interno della struttura.

Non è un caso che la recente indagine sulle Ferrovie dello Stato redatta dal giornalista de "Il Sole 24 Ore" Claudio Gatti, intitolata "Fuori Orario", non prenda in considerazione soltanto la puntualità dei treni e le sue implicazioni organizzative e gestionali ma esponga fatti e circostanze, in merito ai quali non intendiamo assolutamente addentrarci, che coglie il clima di sudditanza che si respira all'interno del Gruppo FS.

Le nuove iniziative del Gruppo avviate a conclusione del 2009 danno l'impressione di voler utilizzare l'avverbio di luogo "FUORI!" come ordine perentorio, quasi minaccioso, verso chiunque intenda condividerne le sorti.

Fuori! chi non si allinea supinamente alle direttive che provengono dal Vertice.

Fuori! chi si distrae da ciò che rappresenta il core business aziendale.

Sarebbe tutto corretto ed auspicabile – anche se un po' di moderazione non guasterebbe – se, in un caso e nell'altro, decisioni e disposizioni fossero incontrovertibili. Ma... così non è!

Per essere concreti, giova citare qualche esempio a supporto delle nostre affermazioni.

Persistono i ritardi dei treni - quelli dei pendolari e dell'Alta Velocità – non solo per il bizzarro andamento

climatico ma, soprattutto, per ragioni strutturali (indisponibilità di risorse e carenza di manutenzione).

Nel trasporto regionale, laddove potrebbero essere notevoli gli incrementi di clientela, in particolare nelle aree metropolitane attanagliate dai problemi di inquinamento e dalla congestione del traffico stradale, i servizi offerti spesso non rispettano i contratti stipulati con le Regioni e, comunque, non sono puntuali e di qualità degni di un Paese civile.

I fruitori di questi servizi avanzano l'ipotesi di adire giudici europei a tutela dei propri legittimi diritti/interessi non adeguatamente garantiti.

L'Alta Velocità ha saturato le relazioni più frequentate (ad esempio, nei collegamenti giornalieri Roma-Bologna e viceversa sono praticamente scomparsi i treni ordinari), utilizza materiale in gran parte ristrutturato (osservare le guarnizioni interne ed esterne dei finestrini o le ritirate non funzionanti).

Quindi, **passeggeri e famiglie Fuori! dalle Ferrovie**, perché i viaggi a lunga percorrenza in treno sono meno convenienti dell'auto privata. Recentemente in Lombardia "Le Nord", partner di Trenitalia, con reciproci conferimenti di rami d'azienda nella costituzione della Società TLN Srl per gestire il trasporto ferroviario di persone in quella Regione, hanno trovato

un'intesa con le Ferrovie Tedesche interessate a sviluppare il trasporto merci. Ma il Gruppo FS dov'era?

Quindi! Fuori! dal trasporto merci

Fuori! il personale, perennemente in esubero senza riferimenti certi sulle effettive necessità di risorse umane delle Società del Gruppo. Gli accordi del 15 maggio 2009 e, fra questi, il fondo "ammortizzatore sociale bilaterale" convenuto con le OO.SS. a sostegno di politiche attive di organizzazione aziendale, non decolla perché ancora non sono maturi i tempi per definire il progetto dal quale dovrebbero scaturire gli esuberi. Intanto, continuano le uscite incentive di personale e, diminuendo il numero degli addetti aumenta la produttività che giustifica i bonus per i Dirigenti ma non così tanto da consentire il pagamento dei premi per i risultanti conseguiti al restante management.

Fuori! l'accesso del pubblico nella sede centrale. Regole e controlli tradizionali non sono più sufficienti. La Protezione Aziendale detta regole severissime e dettagliate per entrare a Villa Patrizi, con comunicazioni e certificazioni prima, durante e dopo ogni accesso e con l'obbligo di accompagnamento dei visitatori da parte dei visitati: Altro che la NASA!

(*Lettera firmata*)

AUMENTI PEDAGGI STRADALI

La Redazione

Il Governo continua a dire che non mette le mani nelle tasche degli italiani e che le tasse sono diminuite. Recenti dati di Banca Italia ed Istat dicono invece che il peso fiscale è aumentato. Ognuno può fare i propri calcoli e valutare.

Gli aumenti dei prezzi e tariffe sono continui e riguardano anche beni e servizi essenziali basta citare: acqua, rifiuti, RC auto, gas +2,8%, pedaggi autostradali +2,7% ecc. Con decorrenza 1 Gennaio scorso, con provvedimento del 30 Dicembre, in pieno periodo festivo e con scarsa attenzione degli organi di

informazione, i pedaggi autostradali sono aumentati in media del 2,7% con punte fino al 6%; sei mesi prima, in piena estate, c'era già stato un altro aumento. Va ricordato e DT lo riferi, che l'attuale Governo, appena insediatosi, all'inizio dell'estate 2008, modificò, con Decreto, una normativa del Governo Prodi non gradita dai concessionari autostradali.

Fu deciso il prolungamento delle concessioni autostradali a 30 anni e che l'adeguamento tariffario fosse legato al 70% dell'inflazione reale senza particolari vincoli per gli in-

vestimenti e la manutenzione. All'epoca c'era il problema Alitalia e alcuni concessionari autostradali furono spinti ad entrare nella cordata dei "patrioti". Qualche "malpensante" disse allora che si sarebbe certamente trovato il modo per compensare i patrioti

Nel nostro Paese l'80% delle merci viaggia su strada e perciò gli aumenti si trasferiranno in modo generalizzato e con forte ricarico su tutti i prodotti, specie su quelli di largo consumo.

TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

**PRESENTATO A ROMA IL VOLUME “EPPUR SI MUOVE”
UN ULTERIORE E MERITORIO CONTRIBUTO DALL’OSSERVATORIO ISFORT**

U. Surace

E' stato presentato a Roma, presso la sede della Federazione Italiana Consorzi Enti Industriali, la pubblicazione dell'Isfort "Eppur si muove: Genesi e sviluppo del modello logistico italiano tra spinte innovative, capacità di adattamento e rischi di sostenibilità"

L'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca sui Trasporti, creato dalla Fondazione BNC ed FS, ha elaborato una raccolta di appunti, annotazioni e riflessioni sul tema della logistica collezionata nel corso delle attività di ricerca ed assistenza presso clienti ed Enti pubblici dal 2001 ad oggi.

Nel volume sono contenuti riferimenti a temi di grande attualità con una chiave di lettura unitaria del "modello logistico italiano". Il modello italiano, che presenta tipiche peculiarità che lo distin-

guono da quello degli altri Paesi europei, non sembra comunque essere penalizzato da tale sua diversità.

Viene dimostrato come la dimensione piccola e medio-piccola di buona parte delle imprese di trasporto merci e di logistica non ha impedito agli operatori di supportare la manifattura italiana nel suo processo di internazionalizzazione. Particolare interesse suscita l'affermazione che la struttura delle imprese italiane che si regge sulle piccole e medie imprese, è riuscita, proprio per la sua "fragilità", ma proprio in ragione della sua maggiore flessibilità operativa, a contenere l'attuale crisi finanziaria ed economica..

Il fenomeno dovrebbe essere oggetto di maggiori approfondimenti anche in relazione al fatto

che, nonostante le continue denunce di mancanza di infrastrutture, molte multinazionali della logistica hanno ritenuto di insediarsi nel nostro Paese

Non mancano ovviamente gli accenni alle cose da fare per razionalizzare e rendere efficiente il comparto. Un intervento pubblico nel settore più attivo e propositivo, finalizzato a governare, e non subire, gli impatti delle catene logistiche competitive è ritenuto necessario per governare in modo nuovo lo sviluppo futuro della logistica nel Paese.

In proposito è di particolare interesse l'analisi che l'osservatorio sviluppa in tema di rapporto fra logistica, paesaggio e ambiente. Questione che Isfort è tra i pochi a sollevare e a interrogarsi sui danni e non solo sui benefici che lo sviluppo logistico comporta.

USO IMPROPRIO DELLA PROTEZIONE CIVILE

A. Castellucci

Era questo il titolo di una nostra breve nota sulla "Protezione Civile" nel Notiziario DT di Aprile dello scorso anno, argomento ripreso nel numero di Maggio.

Alla luce dei fatti di questi giorni non possiamo che confermare quanto già detto. Ma non immaginavamo che l'uso diffuso della Protezione Civile avesse prodotto tante degenerazioni. Non abbiamo nulla da aggiungere a quanto gli organi di informazione hanno ampiamente raccontato.

Ci preme solo riconfermare che la Protezione civile è una struttura valida, con una esperienza consolidata, con personale qualificato e che va salvaguardata, ma ciò può avvenire solo se sarà impegnata nei suoi compiti ori-

ginari. La Protezione Civile deve intervenire nelle emergenze, terremoti, frane alluvioni, incendi ecc. e dedicare maggiore impegno alla prevenzione. Il nostro Paese è ad alto rischio sismico, con un assetto idrogeologico complesso aggravato da devastazioni diffuse per cui i tristi accadimenti, purtroppo, non mancano.

Ma che affinità c'è tra catastrofi e cosiddetti grandi eventi in cui sono stati infilati anche avvenimenti secondari, sportivi, patronali ed altro?

E' in corso di approvazione una legge che anziché limitare allarga i suoi compiti. I fatti accaduti avrebbero dovuto indurre a maggiore riflessione. Ma come si può

pensare di allentare le regole quando la corruzione è in aumento esponenziale? La Corte dei Conti ha rilevato che le denunce per corruzione sono aumentate del 229%.

Nella nuova legge, per il momento è saltata la proposta di una "SPA" per la Protezione Civile. Ma a che cosa doveva servire? Forse c'era l'intenzione di affidarle anche le grandi infrastrutture a partire dal "Grande Ponte"? Il nostro auspicio è che la Protezione Civile ritorni alle sue funzioni originarie perché con la scusa dello stato di necessità si aggirano regole e controlli e le occasioni di malaffare si ampliano.

Anche per il 2010 è confermata la quota associativa di € 25,00:

Cc n.: **61369252**

Codice IBAN: **IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

AVVIO DIFFICILE PER L'ALTA VELOCITÀ

NON FU SOLO NEVE

A. Castellucci

Nell'ultimo Notiziario del 2009, dedicato all'alta velocità, è stata evidenziata l'importanza dell'avvenimento, ma con un esame critico per gli alti costi, per i tempi di realizzazione, per l'utilizzo di materiale rotabile superato, per programmi non rispettati.

Gli organi di informazione hanno dedicato ampio spazio all'avvenimento evidenziando maggiormente, con una certa accreditine, i disservizi ferroviari in generale.

Le FS hanno addebitato i disservizi alle condizioni atmosferiche avverse verificatesi in coincidenza con l'apertura di nuove tratte di alta velocità ed al cambio di orario. Fronteggiare certe situazioni è già normalmente difficile, ancor peggio in coincidenza di un evento eccezionale.

I fatti accaduti non possono però essere attribuiti essenzialmente alle avverse condizioni atmosferiche, ma anche ad un difetto di

organizzazione e di comunicazione. Non va sottovalutato che è stato mandato in pensione troppo personale, anche operatori specializzati e dirigenti capaci e di esperienza. Mancando personale e per diminuire i costi si esternalizzano attività importanti e i treni al di là del caldo o del freddo si fermano per difetto di manutenzione.

Non si mandano via persone in modo indiscriminato: hai 36 anni, 6 mesi ed un giorno di servizio e 60 anni di età? Via.

Accade così che dirigenti con elevata professionalità cacciati da FS vengono accolti a braccia aperte da Società concorrenti in specie da NTV che si sta preparando alla sfida sull'alta velocità.

E poi si parla di allungamento di età pensionabile e di alti costi delle pensioni. Tra l'altro non accade solo in FS. Nessuno vede?

L'interessante è fare proclami. E' serio tutto questo? Non sono

piaciute certe giustificazioni e certi consigli. Invitare i viaggiatori a portarsi acqua, pani, maglioni e coperte è stato di pessimo gusto. Sono sembrati consigli per un campeggio di boy scout. Dire poi che 25 anni fa andò peggio non merita commenti.

Occorre maggiore attenzione alla programmazione preventiva dei servizi per eventuali emergenze con ovvie riduzioni del traffico, con declassazione della tipologia dei treni e dando adeguate informazioni. Nella circostanza è mancata la voce più autorevole in merito, quella di Trenitalia. Speriamo ricompaia con iniziative concrete per migliorare i servizi ferroviari nel loro complesso siamo nell'anno in cui la liberalizzazione si rafforzerà e con essa la concorrenza.

SICUREZZA STRADALE: ANCORA TANTI MORTI

A. Castellucci

Si avvia alla scadenza il piano 2001-2010 per la sicurezza stradale. L'obiettivo fissato nel 2011 di ridurre entro il 2010 del 50% i morti sulle strade dell'UE non sarà raggiunto.

E' tempo di analisi dei risultati e di nuove iniziative.

Si sta lavorando, al nuovo piano 2011-2020 e sono in discussione i principali aspetti da approfondire per pervenire a concreti risultati in materia di:

- maggiori controlli delle condizioni fisiche e del rispetto delle velocità;
- maggiore attenzione agli apparati di sicurezza dei veicoli;
- maggiore formazione e comunicazione in specie rivolte ai giovani;

- internalizzazione dei costi esterni;
- promozione dell'osservatorio europeo per la sicurezza;
- riduzione del traffico stradale e maggiore equilibrio modale

Nell'anno 2008 è stata riscontrata una riduzione della mortalità del 28%. Sul totale della mortalità gli incidenti mortali nelle aree urbane incidono per circa il 39%.

Si tratta di un risultato ben lontano dall'obiettivo fissato.

Per quanto riguarda l'Italia i risultati sono abbastanza soddisfacenti se nel medesimo periodo si è avuto una riduzione della mortalità pari al 33%.

Le cause principali degli incidenti sono attribuibili alla velocità

e allo stato di ebbrezza.

Secondo dati ISTAT in Italia ci sono circa 5000 morti all'anno, circa 1300 sono giovani tra i 15 e i 29 anni. Nelle notti tra il venerdì e il sabato si verificano le maggiori disgrazie con circa 550 morti. Anche il costo economico è enorme pari a circa 30 miliardi di euro. E' necessario aumentare i controlli, in Italia vengono redatti circa un milione e mezzo di verbali per chi guida in stato di ebbrezza. Forse al Ministro dei Trasporti non sono state fornite adeguate informazioni in merito se vuol riprendere il progetto Lunardi di aumentare i limiti di velocità a partire dai 150 km su alcune autostrade.