



TRASPORTI NELL' UNIONE EUROPEA

Le linee programmatiche del nuovo Commissario

La Redazione

Dopo quasi 10 mesi dalle elezioni europee non si avvertono ancora segnali concreti di avvio della nuova Commissione a causa delle complesse procedure di insediamento.

Il nuovo Commissario ai Trasporti e Turismo, nonché Vicepresidente della Commissione, Siim Kallas, è un economista con lunga esperienza di Governo. È stato Ministro in Estonia, Paese di provenienza, e Commissario per gli "Affari Amministrativi e antifrode" nel precedente esecutivo dell'UE.

Il mese scorso, dinanzi alla Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo, ha tracciato le linee programmatiche, di cui riportiamo una breve sintesi:

- adozione di un nuovo "Libro Bianco" sul futuro dei tra-

sporti per il decennio 2011-2020;

- rafforzamento del quadro normativo in materia di sicurezza e dei diritti dei passeggeri, nuovo piano decennale per la sicurezza con particolare attenzione al trasporto su strada;
- maggior estensione delle liberalizzazioni e rimozione ostacoli per la libera circolazione;
- incentivazione delle tecnologie per migliorare la sostenibilità dei trasporti e la gestione del traffico;
- incremento dei finanziamenti per l'interoperabilità nelle ferrovie, per le infrastrutture delle reti TEN-T, per i nodi e per i collegamenti con l'Europa dell'Est;

- in materia di riequilibrio modale, riduzione dei trasporti su strada con incremento del trasporto su ferro e dell'intermodalità;
- riduzione dei gas inquinanti causati dai trasporti anche attraverso la internalizzazione dei costi esterni dei vari modi di trasporto con adeguati meccanismi di tariffazione dei mezzi pesanti nell'utilizzo di determinate infrastrutture mediante la revisione ed applicazione della direttiva cosiddetta "Eurovignette".

Sono problemi complessi che interessano non solo gli addetti ai lavori, ma tutti i cittadini. Ne seguiranno gli sviluppi con la massima attenzione.

LA RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO ROMANO

La Redazione

Finalmente, dopo anni che se ne parla, è stato realizzata a Roma la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico. Finalmente un gestore unico che consenta (si spera) una effettiva razionalizzazione della sistema della mobilità urbana con riduzione dei costi di gestione.

ATAC S.p.A nasce dalla fusione per incorporazione di Trambus SpA e Met.Ro SpA e sarà il gestore dedicato esclusivamente al servizio di trasporto pubblico.

La pianificazione, supervisione, coordinamento e controllo dei processi riguardanti la mobilità pubblica e privata, ivi compresa l'informazione e la comunicazione, sono affidati alla Società Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.

La cura e la valorizzazione del patrimonio immobiliare sono affidati alla Società Roma Patrimonio S.r.l.

Ambedue le Società nascono dalla scissione da ATAC S.p.A.

Si tratta di un traguardo importante perseguito da tempo dalle Amministrazioni che si sono susseguite nel tempo al Governo della città di Roma, che è giunto finalmente a maturazione e che dovrà consentire una maggiore efficienza del servizio urbano di trasporto sia in termini di integrazione fisica (trasbordi rapidi fra servizi su gomma e metropolitane) sia anche in termini di compatibilità fra gli orari dei diversi mezzi di trasporto.

TRASPORTO FERROVIARIO E LIBERALIZZAZIONE SENZA REGOLE

U. Surace

Sono ormai presenti nel mercato italiano 46 imprese ferroviarie, di cui 28 in possesso di Certificato di Sicurezza. Si va da imprese di dimensioni più consistenti, destinate a trasporti merci o viaggiatori di media lunga percorrenza, sia anche di imprese aventi caratteristiche organizzative e strutturali più idonee ai trasporti locali e regionali.

Si va dall'ormai nota NTV alla SNCF Fret Italia, da Le Nord Milano alla SBB Cargo Italy, Gallarate, per non parlare della Arenaways - Torino, della RaiOne - Chieti o della Sad - Bolzano.

Siamo ormai nel bel mezzo della liberalizzazione del trasporto ferroviario e non sembra che vi sia da parte del Ministero dei Trasporti una sufficiente comunicazione al pubblico della grande trasformazione che sta per re-

alizzarsi nel Paese. C'è chi protesta con Trenitalia perché non comunica (ovviamente) ai viaggiatori gli orari dei treni delle imprese concorrenti e chi protesta perché questa o quella Regione ritiene doveroso indire una gara per l'affidamento del servizio locale ad impresa che può anche non essere Trenitalia, purché offra il servizio migliore al minor costo per la collettività.

Ci troviamo dunque, a nostro modesto avviso, in pieno caos e del tutto impreparati ad affrontare la nuova realtà. Si tratterà, ad esempio, di rendere le nostre stazioni più simili ad un aeroporto dove sono riservate alle imprese le necessarie strutture per l'espletamento dei rispettivi servizi; si tratterà di organizzare la comunicazione al pubblico distinguendo i clienti delle singole imprese dai viaggiatori che usufruiscono dei servizi

dell'infrastruttura. Si tratterà in concreto di rendere le stazioni più simili ad un aeroporto distinguendo opportunamente il servizio che è reso dall'infrastruttura da quello che è fornito dall'impresa.

Insomma, pur comprendendo le legittime resistenze del Gruppo FS, occorrerebbe fin da oggi rendere più visibile ciò che è della Rete da ciò che è di Trenitalia.

Per altro verso, è scandaloso che permanga nel settore ferroviario lo stato di deregolamentazione del contratto di lavoro che rischia di creare situazioni di concorrenza sleale fra le imprese oltre che problemi di garanzia sulla sicurezza.

Un esempio può valere per tutti se è vero che NTV sta assumendo personale ferroviario con il contratto del Commercio.

I DUBBI SULL'EFFICIENZA E L'UTILITA' DELLE AUTHORITY SPECIE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

A. Castellucci

Pare non sia stata ancora accantonata l'idea di istituire un'authority per i trasporti, anche se non sono per niente chiare le funzioni che dovrebbe svolgere, né l'ambito delle competenze.

Spesso se ne invoca la salvifica istituzione, specie quando accadono fatti gravi con difficoltà di scelte; per le ferrovie innanzi tutto, ma anche per il trasporto locale, per le infrastrutture ecc.

DT ha avuto sempre molti dubbi sulla necessità di un authority per i trasporti. Dubbi che si sono rafforzati dopo i recenti avvenimenti.

Gli organi di informazione si sono di recente occupati dell'authority delle Comunicazioni e non per esaltarne i meriti, ma per evidenziare la combutta

tra rappresentanti dell'Organo vigilante, Organi vigilati e Presidente del Consiglio

Gli esempi negativi si sprecano. Nonostante l'esistenza della Consob (Commissione per la Società e la borsa istituita nel lontano 1974) abbiamo avuto i casi Parmalat e Cirio con relativi disastri. L'antitrust (Autorità per la concorrenza) su due casi riguardanti i trasporti aveva espresso parere negativo, ma il Governo per superare i rilievi ha provveduto con specifici decreti. E così la CAI-Alitalia può gestire in regime di monopolio i voli Roma-Milano e le concessioni autostradali sono state prorogate a 30 anni.

Nel caso delle ferrovie, dopo la riforma, per la mancanza di una struttura ministeriale specifica, fu

istituito un apposito ufficio (una specie di authority): "l'Ufficio di vigilanza sulle ferrovie" per l'esercizio di indirizzo e vigilanza. Fu una scelta negativa: non funzionò. Ora, nell'ambito del Ministero riformato, anche se non ancora ben stabilizzato, sono previste funzioni più organiche per meglio disciplinare le attività ed i controlli dei vari settori modali. Si agisca per renderle più funzionali e più efficaci piuttosto che inventarsi altre costose authority utili forse per ricollocare politici gestibili e dotate di strutture operative aperte al nepotismo più che al merito.

Per migliorare l'attività della P.A. è prioritario ed indispensabile il coinvolgimento pieno dei diretti operatori ed in particolare della Dirigenza.

L'ALTA VELOCITA'FERROVIARIA

Una interessante pubblicazione del CIFi

U. Surace

A cura di Bruno Cirillo, Paolo Comastri, Pier Luigi Guida e Antonio Ventimiglia, è stato pubblicato dal CIFi un interessante volume dedicato all'Alta Velocità ferroviaria.

Il Volume, corredata da un interessantissimo servizio fotografico, analizza il tema dell'alta velocità ferroviaria ed approfondisce lo sviluppo del sistema italiano ripercorrendone la storia fin dalla nascita delle tre "Direttissime" che hanno rappresentato le prime fasi del potenziamento della dorsale Milano - Napoli per concludersi con la realizzazione dell'assetto attuale costituito dalle nuove linee AV di recente

inaugurazione.

Viene ripercorso l'iter del progetto italiano dai primi studi di fattibilità dell'ormai lontano 1986 che prevedeva la realizzazione negli anni 1998/2000 del sistema, cosiddetto a "T" Torino - Milano - Venezia e Milano - Napoli - Salerno per concludersi, parzialmente, nell'anno 2010 senza la realizzazione dell'itinerario Milano Venezia.

Il volume è ricco di dati tecnici delle linee, degli impianti di sicurezza e segnalamento e del materiale rotabile ed analizza in maniera approfondita le caratteristiche del sistema italiano e del sistema europeo.

In complesso si tratta di un'opera meritoria di cui raccomandiamo la lettura ai ferrovieri in servizio ed a tutti coloro che si occupano di trasporto.

Per coloro fra di noi che hanno fatto parte dell'apposito gruppo di lavoro che ha redatto lo studio di fattibilità tecnico-economica del sistema, rimane il cruccio di veder realizzato il progetto solo dopo 24 anni per i ritardi insiti nel sistema politico-amministrativo italiano che non hanno consentito al Paese di mettersi al passo con l'Europa. Per non parlare del tuttora irrealizzato collegamento con il sistema europeo dell'alta velocità.

"LA VOCE DI AMBROGIO" UN ORIGINALE LIBRO SUI TRASPORTI

A. Castellucci

Il titolo potrebbe trarre in inganno ed invece parla di trasporti. Ho letto con molto interesse ed apprezzato "La voce di Ambrogio", volume edito da Italia Mondo servizi ed Editoria, che raccoglie articoli di Livio Ambrogio scritti per la rivista "Italia Mondo e logistica" diretta dall'ex dirigente di FS Giuseppe Pinna.

Livio Ambrogio è amministratore di una società di trasporto specializzata nei trasporti intermodali. Gli articoli raccolti parlano tutti di trasporto ma in un modo originale e la lettura è appassionata e piacevole. La sua fine ironia, la sua cultura e passione per il mondo classico dominano il suo scrivere e meraviglia come sia stato capace di fondere cultura classica, storica e filosofica con il mondo dei trasporti. Due realtà molto diverse che Livio Ambrogio, benché impegnato ad affrontare con

forte pragmatismo la sua attività lavorativa, riesce a far convivere con una certa armonia.

Affronta piccoli e grandi temi con piacevoli aneddoti e grande competenza e, pur essendo di parte, riesce a parlare di trasporto con distacco da narratore.

Muove critiche obiettive anche al settore di appartenenza e, sconsolato, afferma che nonostante le molte iniziative "l'aggregazione non rientra nel patrimonio genetico dei piccoli trasportatori che piuttosto preferiscono cessare l'attività", che "i sussidi su carburante e per i pedaggi autostradali non si possono definire sostegni alla ri-strutturazione bensì alla sopravvivenza"; che "gli aiuti all'autotrasporto andrebbero condizionati al rispetto per l'ambiente".

Il problema trasporto per un Paese che si regge sull'autotrasporto

merita ben altra attenzione. Si sofferma molto sul problema dell'intermodalità e della logistica e cita i progressi in merito di alcuni paesi, per l'Europa la Francia, Cina ed America per gli altri Continenti.

La Cina, dopo 3 anni dal convegno EIA (European Intermodal Association), svoltosi a Pechino nel Settembre 2005 quando fu annunciato il progetto, realizzò, insieme alla Germania, il primo treno-containers dalla Cina alla Germania. In USA l'intermodale s'innesta sulla modalità ferroviaria che trasporta il 40% delle merci. In Europa la rete per l'alta velocità in un decennio ha fatto progressi enormi, ma si è fatto poco per i corridoi delle merci. In Italia non c'è un impegno reale per il rafforzamento dell'intermodalità perché manca la capacità di integrazione tra le diverse modalità e perché manca una politica dei trasporti.

ISFORT — RISULTATI OSSERVATORIO NAZIONALE

U. Surace

Il 22 marzo scorso sono stati presentati a Roma i risultati della ricerca che annualmente l'ISFORT realizza sul trasporto merci e la logistica.

L'Osservatorio è ormai punto di riferimento per gli operatori del settore ed offre alle imprese, alle istituzioni e ai rappresentanti dei lavoratori, spunti di riflessione per valutare gli orientamenti del mercato.

Il Presidente di ISFORT, nella sua introduzione, ha sottolineato gli elementi di soddisfazione per l'Istituto e per la Fondazione BNC, suo principale azionista, dei risultati raggiunti in questi anni e ha tenuto a dichiarare che l'Istituto intende consolidare il suo profilo di Ente "super partes" con vocazione prevalente alle analisi della evoluzione della domanda e dell'offerta di mobilità nei vari segmenti del mercato e nelle diverse modalità di trasporto.

L'indagine realizzata dall'Osservatorio ha approfondito, nella prima parte, i temi di attualità riguardanti l'analisi del ruolo svolto dai servizi logistici nel processo di reazione da parte delle imprese manifatturiere di piccola e media dimensione alla crisi dei mercati finanziari e dei sistemi economici nazionali e mondiali

Nella seconda parte lo studio ha proseguito il monitoraggio – avviato lo scorso anno – delle politiche e dei piani delle Amministrazioni regionali orientati alla gestione della rete infrastrutturale e dei servizi dedicati alla logistica ed al trasporto merci.

Ovviamente non abbiamo spazio su questo foglio per una sintesi esaustiva dei risultati a cui l'Osservatorio è pervenuto. Ci limitiamo a sottolineare alcuni dati più significativi:

- Oltre l'80% delle imprese

manifatturiere intervistate ha riscontrato effetti negativi prodotti dalla crisi sulla propria attività;

- Per oltre il 40% delle imprese il giro d'affari ha subito una riduzione da rilevante (+10%) a molto grave (+50%);

L'indagine prosegue con l'analisi particolareggiata degli effetti per comparto, per segmento di mercato e sulla logistica.

Di non minore importanza è la parte riguardante lo stato di adozione dei Piani regionali di Trasporto con specifici approfondimenti su Regione Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia e Sardegna.

In complesso, una dovizia di dati ed informazioni utili a chiunque voglia aggiornare la propria conoscenza dei fenomeni più significativi che caratterizzano attualmente il settore dei trasporti.

LE BUGIE SUL PONTE DI MESSINA

La Redazione

Era questo il titolo di una nostra nota sul Notiziario di Ottobre 2009. Dicevamo che il 23 Dicembre, come annunciato dal Presidente del Consiglio, non si poteva festeggiare l'avvio dei lavori del "Ponte di Messina" perché mancava ancora il progetto.

Qualcuno ci obiettò che eravamo incorsi in qualche errore perché non era possibile che si potesse dare avvio ad un'opera così importante senza un progetto esecutivo.

Per chi avesse ancora dei dubbi riferiamo, in sintesi, quanto detto da Pietro Ciucci, Presidente dell'ANAS, nonché A.D. della Società "Stretto di Messina", in un'audizione alla Commissione Ambiente della Camera il 3

Marzo scorso: "Il 1° Aprile partirà la progettazione della campata unica del ponte, da torre a torre (per chi non lo ricordasse 3300 mt di lunghezza con torri di 380 mt. di altezza) da presentare entro il 30 Settembre. Il 1° Febbraio è partito il progetto definitivo per le opere a terra che rappresentano 1/3 dell'investimento complessivo di 6,3 mld di euro. Sono stati già stanziati 2,5 mld. di euro e sono da trovare sul mercato 4 mld.

Il Presidente dell'ANAS ha anche evidenziato che ci sono oltre 150 cantieri aperti e gare in corso per lavori di manutenzione straordinaria e per farvi fronte è necessario uno stanziamento di 1 mld. di euro. Alcuni lavori riguardano alluvioni e frane che

hanno devastato, come è noto, interi paesi ed infrastrutture viaarie già carenti che hanno causato oltre a danni ingenti tante vittime in zone proprio nei pressi di Messina e della costa calabrese nelle vicinanze dello "Stretto".

Il vice ministro dei Trasporti, On. Castelli, ha invece detto che queste risorse l'ANAS le deve reperire vendendo concessioni stradali non ancora rinnovate.

Non abbiamo nulla da aggiungere. Vogliamo fare solo qualche considerazione:

Ma si può in questo momento parlare del "Ponte" al di là della validità o meno di una simile impegnativa e controversa opera in presenza di emergenze in-differibili?

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

Cc n.: **61369252**

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