



**DIMENSIONE
TRASPORTI**
Studi e Ricerche sui Trasporti



Viale Castro Pretorio, 116 - (00185) ROMA

@ presidenza@dimensionetrasporti.it

www.dimensionetrasporti.it

+39 06 4428.6532

Ottobre 2010

INFRASTRUTTURE E SVILUPPO ECONOMICO

La Redazione

Dopo la pausa estiva abbiamo ripreso l'ordinaria attività e, pur con qualche ritardo sulla tabella di marcia che ci eravamo proposti, riprendiamo la pubblicazione di questo nostro notiziario che si occupa essenzialmente di trasporti e ci intestardiamo a redigerlo malgrado la carenza di risorse a disposizione. Cerchiamo, pur con la modestia delle nostre capacità, di mettere in evidenza le cose che non vanno data la permanente carenza di una strategia certa e di una pianificazione coerente con i piani di sviluppo europeo.

Ci è a cuore da sempre lo stato delle infrastrutture ferroviarie italiane in rapporto a quelle europee e non ci stancheremo di metterne in evidenza le carenze anche in presenza dei più recenti successi registrati nel settore dei servizi passeggeri di medio-lunga percorrenza, malgrado i quali i problemi che caratterizzano la situazione dei trasporti in Italia sono

purtroppo quelli di sempre e non ci sembra che il panorama complessivo del sistema possa essere giudicato soddisfacente.

In campo ferroviario siamo stati capaci di costruire le nuove linee ad alta velocità impiegando più di venticinque anni dall'inizio dei primi studi di fattibilità senza, peraltro, completare il progetto iniziale previsto dalla legge finanziaria dell'anno di grazia 1989: la famosa "T" Milano—Roma—Napoli—Battipaglia e Torino—Venezia—Trieste e senza il collegamento del sistema italiano AV con il sistema europeo attraverso il nuovo collegamento ferroviario fra Torino e Lione.

Un record italiano imbattibile se solo si pensi che nel frattempo è stato realizzato il tunnel sotto La Manica e che, nel frattempo, la Spagna, la Francia, la Germania e gli altri stati europei limitrofi hanno completato o stanno per completare il sistema dell'Alta

Velocità Europea. Per non parlare della Svizzera che sta completando la realizzazione del tunnel sotto il Gottardo di 57 Km. simile, se non identico, al progetto del Tunnel sotto il Frejus per il quale tutto è fermo o almeno così pare.

Nel settore aereo non sembra che la situazione sia migliore; per non parlare dello stato in cui versa il trasporto locale nella maggior parte delle aree metropolitane.

Nel settore marittimo, preoccupa, non poco, il problema "Tirrenia" che rischia di compromettere il collegamento con tutte le isole.

Il lamento sulla arretratezza delle infrastrutture italiane è generale. Gli industriali, i sindacati, i politici, sono tutti d'accordo sulla malattia. Non sembra però che si sia trovata ancora la cura per guarire il Paese dal rischio del tracollo rispetto allo stato di salute degli altri paesi europei.

LA CORTE DEI CONTI DICHIARA ILLEGITTIMO IL COMPENSO EROGATO A CIMOLI

La Redazione

Nel maggio 2004 l'Ing. Cimoli, Ad di FS, fu destinato alla guida di Alitalia per risolvere i noti problemi di inefficienza organizzativa e finanziaria. Come è noto a tutti, con la sua gestione la situazione, anziché migliorare, precipitò in peggio e, nel 2008 si arrivò al fallimento.

Al momento del passaggio in Alitalia il Consiglio di Amministrazione di FS liquidò a Cimoli un "bonus" di oltre 4,5 milioni di Euro: una sciocchezza!

La Corte dei Conti ha recente-

mente ritenuto illegittimo il lauto premio ed ha condannato i Consiglieri che adottarono la decisione a restituire alle FS l'intera somma.

Va detto che l'Ing. Cimoli, negli otto anni trascorsi in FS, ha percepito emolumenti per circa 9 milioni di Euro, esclusi TFR ed altre indennità.

Ogni commento è superfluo. C'è solo da augurarsi che la sentenza sia di esempio per i tanti Amministratori del settore pubblico che elargiscono con leggerezza le ri-

sorse pubbliche che sono di tutti noi cittadini senza pagarne le conseguenze.

Siamo comunque curiosi di capire come sarà possibile che i singoli Consiglieri, alcuni dei quali continuano a fare i consiglieri, possano pagare allo Stato cifre di tale entità. A meno che non esista una qualche norma o regolamento che funzioni come per gli evasori fiscali che, seppur condannati, non pagano o, se pagano, se la cavano con cifre irrisorie.

IL RILANCIO DEL TRASPORTO SU FERRO E LE CONTRADDIZIONI DEL SISTEMA ITALIA

A. Castellucci

A metà Luglio la Camera dei Deputati ha approvato, all'unanimità, una mozione unitaria che impegna il Governo ad attuare misure per il rilancio del trasporto su ferro dando priorità alla realizzazione di opere infrastrutturali e maggiore sostegno al servizio pubblico per il trasporto nazionale e regionale: in particolare per quello dei pendolari.

Noi che da sempre sosteniamo la priorità del trasporto ferroviario avevamo accolto con sufficiente entusiasmo questa notizia, ma l'entusiasmo è durato poco. Infatti, la manovra finanziaria approvata pochi giorni dopo prevede forti tagli alle Regioni ed agli Enti locali e molte Regioni hanno già dichiarato che ci saranno ripercussioni anche sui servizi essenziali e non resteranno esclusi i trasporti regionali e locali ivi compresi i trasporti ferroviari per pendolari con tagli prevedibili in circa 500 milioni di euro.

E in FS che succede? Trenitalia dal 13 Settembre ha apportato sostanziali modifiche all'offerta di servizi, specie di Eurostar a cui rivolge sempre maggiore interesse. E' stato dato grande

risalto all'attivazione di servizi diretti di treni AV per l'aeroporto di Malpensa, due treni in arrivo e due di ritorno da e per Napoli e Firenze. Trattasi di un servizio di integrazione ferro-aereo che investe un vasto bacino di traffico. L'iniziativa è apprezzabile, ma sorgono molti dubbi anche sulla base di precedenti esperimenti per Fiumicino. Per soddisfare la crescente domanda si è aggiunta una coppia di treni AV da Roma per Bolzano ed è migliorata l'offerta Milano-Torino. Bene. Preoccupa però l'accentuarsi di tagli al Sud. Con l'orario invernale c'erano già stati forti tagli di treni a lunga percorrenza dalla Sicilia e Calabria verso Roma ed il Nord, ora se ne sono aggiunti altri. Nella scorsa primavera, per la frana di Montaguto era stata temporaneamente sospesa una coppia di Eurostar tra Roma e Bari, ora è stata soppressa in via definitiva insieme ad una coppia di treni analoghi tra Roma e Lamezia. Le FS hanno dichiarato di aver adeguato i servizi alla domanda trattandosi di treni "a mercato", ossia senza corrispettivi pubblici. Uno strano, stranissimo modo di impostare la strate-

gia di mercato di una azienda di trasporto ferroviario caratterizzata, come tutti sanno, dalla rigidità dell'offerta. Sarebbe come se una fabbrica di biscotti, a fronte di una riduzione della domanda, anziché adoperarsi per migliorare il prodotto e le condizioni di vendita del prodotto stesso, diminuisse la produzione per giungere alla fine del processo, ovviamente, alla chiusura dell'azienda. Ma se ciò non bastasse non va dimenticato che la Società FS è una S.p.A. di proprietà al 100% dello Stato e deve assicurare servizi essenziali e particolari d'intesa con l'azionista. Le strategie non possono essere affidate alle sole dinamiche del mercato, ma vanno privilegiati gli interessi generali.

Fra l'altro il problema non è di esclusivo interesse di FS e non possiamo che registrare con stupore il silenzio del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti.

LA HOLDING FS E LE SORTI DELLA DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE

La Redazione

Negli ambienti della Holding FS è diffusa l'impressione che la Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia – posta a presidio del segmento del trasporto locale su ferro – sia avviata verso un progressivo sgretolamento operativo all'interno della Società di appartenenza e nel contesto più ampio delle strategie del Gruppo.

Non a caso, infatti, si è assistito all'avvicendamento di dirigenti di primo livello (anche se, in alcuni casi, per motivi di quiescenza) e non è certo da sottovalutare l'“epurazione” del Direttore Laguzzi con l'avocazione delle relative funzioni da parte dell'Amministratore Delegato di Trenitalia.

Su tali decisioni ha influito, probabilmente, l'attribuzione di responsabilità “in vigilando” relativamente all'indagine giudiziaria in corso, per la presunta irregolarità di alcune gare di appalto nelle manutenzioni (in merito alla quale ci limitiamo alla semplice notizia di cronaca). Nella sostanza, tuttavia, è possibile intravedere altre motivazioni a sostegno delle impressioni registrate nell'ambiente..

Da tempo il Trasporto Regionale opera in condizioni di difficoltà oggettive, sia per la qualità dei servizi offerti, sia per la non risolta questione della pulizia dei treni, anche se entrambe le criticità si sono ridimensionate in

parte con l'utilizzo di nuovo materiale rotabile, l'introduzione del “Catalogo” nelle gare regionali per l'assegnazione dei servizi e l'adozione di nuovi criteri di assegnazione degli appalti alle ditte di pulizia. Ma le difficoltà permangono, soprattutto, per la carenza delle risorse economiche necessarie per sanare o ridurre inefficienze e ritardi operativi-gestionali.

E' evidente la preoccupazione per la tenuta finanziaria della Struttura, a causa del probabile ridimensionamento dei contributi economici erogati dalle Regioni che hanno definito con Trenitalia i contratti di servizio a causa della loro parziale insolvibilità,

determinata dalla riduzione delle risorse destinate dagli Enti Locali al settore dei trasporti, nel quadro del risanamento dei conti pubblici imposto dai recenti provvedimenti economici del Governo.

Venendo meno tali risorse la strada obbligata porta al ridimensionamento dei servizi acquistati dagli Enti Locali (in termini quantitativi e/o qualitativi) con le prevedibili ricadute negative per il gestore dei medesimi (la Divisione Passeggeri Regionale, appunto) e per il suo management.

Inoltre, l'impegno del Gruppo FS a sanare il bilancio delle Società in default potrebbe subire una battuta d'arresto, imponendo decisioni pesanti e difficili, non ultima quella di ridurre ulteriormente la "missione" della Divisione Passeggeri Regionale assorbendone le funzioni nella più economicamente rilevante Divisione Passeggeri Nazionale / Internazionale.

In ambito aziendale si teme che, se ciò avvenisse, si sarebbe di fronte alla definitiva certificazio-

ne della strategia aziendale tendente a segmentare e, ove possibile, abbandonare il trasporto locale affidandone la gestione ad altri soggetti, destabilizzando così il sistema a rete che, fra l'altro, costituisce punto di forza delle Ferrovie dello Stato nei confronti anche di imprese concorrenti.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nere le prospettive previste dalla Manovra economica del Governo

La Redazione

L'ASSTRA (Associazione Aziende Trasporto Pubblico Locale), ritiene che, con la riduzione dei trasferimenti statali agli Enti locali, si avranno gravi ricadute sul trasporto pubblico locale. Oltre la metà delle minori spese della manovra economica sono a carico degli Enti territoriali per un totale di 6,3 miliardi di euro per l'anno 2011 e 8,5 miliardi di euro per l'anno al 2012.

Milioni €	2011	2012
Regioni a statuto ordinario	4.000	4.500
Regioni a statuto speciale	500	1.000
Province	300	500
Comuni	1.500	2.500

Per far fronte ai tagli, secondo le analisi di ASSTRA, frutto di una

indagine campione tra le imprese associate, si avranno forti aumenti tariffari e riduzioni dei servizi e degli investimenti, con conseguenze sul personale con riduzione della consistenza per circa 10.000 unità. E' prevista una notevole riduzione del numero di passeggeri trasportati con conseguenze sulla congestione e l'inquinamento a seguito dell'aumento del traffico privato.

Lo studio dell'ASSTRA ipotizza due scenari con riduzione delle compensazioni in misura del 10% e del 20% e ne analizza

le conseguenze in termini di aumenti tariffari necessari per assi-

curare l'attuale livello di servizio.

Si tratta di analisi di notevole interesse che non abbiamo qui lo spazio di riportare integralmente.

Quel che è interessante sottolineare è che si tratta di aumenti tariffari che si aggirano intorno al 36%.

Ovviamente, sono i passeggeri consumatori che ne pagheranno le conseguenze. Però gli aumenti non impressionano più di tanto il Ministro dei Trasporti che al Meeting di CL di Rimini si è detto favorevole all'aumento tariffario. Affermazione preoccupante e contraddittoria rispetto ai continui annunci di rilancio del trasporto collettivo delle persone.

RINNOVATO IL CONSIGLIO NAZIONALE DEL CNEL

Ai Trasporti Claudio Claudiani

La Redazione

E' stato rinnovato il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro. Il Prof. MARZANO è stato riconfermato alla Presidenza. Consigliere per il Settore Trasporti è stato nominato Claudio CLAUDIANI, Segretario Generale della FIT-CISL, al quale DT rivolge gli auguri di buon lavoro.

In occasione del rinnovo, come al solito ci sono state polemiche sulla validità e sui costi elevati, in rapporto ai risultati, di questo

Organo costituzionale che fino ad oggi non è stato, purtroppo, sempre in grado di svolgere le sue funzioni, in modo efficace.

E' una "querelle" che si dipana da sempre che, però, non ha trovato ancora la soluzione da tutti caldeggiata. Da più parti viene sollecitata una razionale riforma perché possa svolgere al meglio le funzioni ad esso assegnate sulle questioni riguardanti l'economia ed il lavoro. Si tratta di una

funzione costituzionale fondamentale che, però, non viene di fatto valutata positivamente dagli altri organi dello Stato.

D'altro canto, anche i Sindacati non sembra abbiano sufficientemente tenuto presente il ruolo che essi, nella loro qualità di rappresentanti del mondo del lavoro, possono svolgere in seno al Consiglio Nazionale.

FERROVIE E LIBERALIZZAZIONE TUTTI I NODI VENGONO AL PETTINE

La Redazione

Manca meno di un anno all'entrata in servizio dei treni di NTV e, come era da aspettarsi, NTV (e non solo), scende in campo contro il Gruppo FS al grido: "Moretti deve andarsene".

NTV, a nostro parere, sta sbagliando bersaglio. Moretti ovviamente ci ha messo e ci mette del suo. Ma la responsabilità primaria dello stato confusionale in cui ci troviamo in materia di liberalizzazione ricade innanzitutto sul Governo il cui Ministro dei Trasporti dimostra di non essere in grado di svolgere le sue funzioni a tutela degli interessi generali del Paese. E' lo Stato e per esso il Ministero dei trasporti che ha l'obbligo di guidare il processo di adeguamento del sistema ferroviario italiano e delle sue strutture alla normativa riguardante la liberalizzazione.

In realtà il Ministro Matteoli, su cui ricadono specifici doveri di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato, ha di fatto delegato funzioni sue proprie all'Ad di FS. E, fra l'altro, non è stato in grado fino

ad oggi di assumere provvedimenti in merito al necessario adeguamento della attuale struttura della Holding alla nuova realtà costituita dall'ingresso nella rete ferroviaria italiana di imprese ferroviarie concorrenti che già oggi sono in esercizio.

La liberalizzazione presuppone la netta separazione fra rete ed imprese, né più né meno di come avviene nel settore aereo dove, senza approfondire qui gli aspetti più rilevanti riguardanti l'assegnazione degli slot, gli aeroporti sono al servizio delle compagnie, le informazioni e comunicazioni al pubblico (orari, ritardi e via di seguito), riguardano tutti gli aerei circolanti sulla rete ed in sede aeroportuale senza distinzioni di sorta.

Pensate, invece, a come sono organizzati i servizi nelle grandi stazioni ferroviarie, dove ormai tutti gli spazi sono dedicati alle attività commerciali e tiratene le conseguenze. Per non parlare di quel che succede nel settore delle merci dove le condizioni di ac-

cesso alla utilizzazione degli impianti non sembra sia in condizioni migliori. Non per nulla anche le aziende impegnate nel trasporto delle merci si uniscono al coro di chi denuncia la mancanza di una autorità indipendente che vigili sulla Rete.

La scesa in campo di un colosso delle dimensioni di NTV non poteva che fare scoppiare il caso in modo abbastanza violento: Siamo curiosi di vederne gli sviluppi. Avremo modo di approfondire ulteriormente l'argomento di cui già avevamo denunciato su questo foglio ritardi e incongruenze: non ultimi, le anomalie di una Holding che assomma in sé le funzioni rappresentative e, in alcuni casi anche operative, di Trenitalia e di RFI.

Sfidiamo ognuno dei nostri pochi lettori che non sia un addetto ai lavori di dirci chi è l'Amministratore Delegato di Trenitalia e chi l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana.

DIRIGENTI E RAPPRESENTANZA SINDACALE

La Redazione

Seguiamo con interesse le attività di ASSIDIFER e del SINDACATO ROMANO DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI, anche perché alcuni di noi vi aderiscono ormai da tempo.

Per quanto riguarda il Sindacato Romano apprezziamo l'impegno profuso nell'organizzazione delle

visite culturali e delle gite programmate con puntuale cadenza mensile.

Per quanto riguarda ASSIDIFER abbiamo in passato sommessamente segnalato l'opportunità di tralasciare un po' di meno la supina accettazione delle decisioni dei vertici aziendali e di occuparsi un po' di più dei problemi dei dirigenti e delle condizioni in cui operano. I licenziamenti in tronco, gli avvicendamenti improvvi-

si di funzioni dirigenziali, i programmi di riorganizzazione dell'assetto divisionale di Trenitalia, per non parlare dei problemi riguardanti il riassetto organizzativo della Holding FS in vista del nuovo che avanza anche in materia di liberalizzazione, potrebbero forse essere oggetto di maggiore riflessione e dibattito fra il corpo associato ... anche perché le conseguenze per i dirigenti potranno non essere indolori.



UNA NUOVA PUBBLICAZIONE IN MATERIA DI DIRITTO INTERNAZIONALE

E' in corso di pubblicazione, a cura del CAFI (Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano), un novo volume riguardante il trasporto per ferrovie.

Il testo, curato dal collega Antonio Dentato, riporta il nuovo regolamento (Ce) sui diritti ed ob-

blighi dei passeggeri del trasporto ferroviario ed è ricco di note esplicative e commenti.

DT, che dedicherà particolare attenzione all'argomento, lo segnala all'attenzione dei propri lettori.