

IL 2012 UN ANNO DIFFICILE

Come ogni anno ai primi di dicembre arriva puntuale il rapporto CENSIS che, quest'anno non poteva che essere portatore di dati negativi. Il rapporto, come è noto, interpreta i più significativi fenomeni socio-economici del Paese e, per quanto riguarda il periodo che stiamo attraversando, non può non sottolineare come la società italiana malgrado si sia ritrovata inerme, sia riuscita ad andare oltre la sopravvivenza.

La conclusione a cui è giunto l'Istituto è che le istituzioni politiche e tutti i soggetti sociali hanno vissuto l'anno 2012 in una situazione di parallela discontinuità: il governo si è mosso con il rigore per il recupero della credibilità del Paese presso i mercati e gli

investitori esteri; il corpo sociale nel suo complesso si è mosso con la sola spinta alla sopravvivenza Di conseguenza non è "scattata la magia dello sviluppo fatto da governo e popolo" ed il rigore del governo "non ha avuto lo spessore per generare forza psichica collettiva."

Secondo il rapporto, la speculazione internazionale, la crisi dell'euro, le debolezze dell'apparato europeo hanno influito sulla popolazione come "eventi estremi" e la società civile si è ritrovata inerme in una "immunodeficienza" inattesa e pericolosa. Le istituzioni politiche e i soggetti sociali hanno vissuto l'anno 2012 come "separati in casa" attuando ognuna una parallela discontinuità: il Governo con il rigore, l'economia, il recupero di credibilità

In questo numero

1. IL 2012 – UN ANNO DIFFICILE
2. NEI PAESI OCSE IL GETTITO FISCALE AUMENTA, SIA PUR LENTAMENTE (A. DENTATO)
3. LAZIO—IL PROGETTO "TRANSIT" (A. SERRA)
4. FRIULI VENEZIA GIULIA—A MOBILITA' E LOGISTICA SERVE LA STAZIONE DI TRIESTE CAMPO MARZIO (L. BIANCHI)
5. LA LINEA TORINO-LIONE: UN ULTERIORE PROGRESSO VERSO LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO (U. SURACE)
6. LA CONCORRENZA IN FERROVIA COMINCIA A DARE I SUOI FRUTTI (SUDOM)

presso i mercati e gli investitori esteri mentre il corpo sociale si è ritrovato spinto alla sopravvivenza a difesa delle proprie posizioni cercando di recuperare tutto il meglio delle proprie tradizioni a partire da quelle della famiglia, delle associazioni, dei gruppi, delle culture e mettendo in atto strategie di riposizionamento – a livello individuale o di impresa – in grado di mutare rapidamente orientamento sia negli studi (con un ritorno alle professioni e alle abilità tecniche, sia nei processi produttivi (con maggiore ricerca di innovazione e di singolarità dei prodotti)

Per quanto riguarda il capitolo territorio, infrastrutture e trasporti il rapporto si è limitato in questa occasione a riportare, in parte aggiornati, i principali dati relativi ai vari settori elaborati dal Conto Nazionale dei Trasporti.

Nel settore del trasporto ferroviario è confermato il trend di contrazione di merci e di persone. Viene registrata una flessione

anche per il traffico stradale con una inversione di tendenza rispetto alle dinamiche costantemente in crescita riscontrate negli anni precedenti. Il traffico aereo segna nel periodo un incremento del 6,5% mentre il traffico marittimo registra un lieve calo.

In conclusione un anno difficile caratterizzato dal rigore necessario per salvarci dal baratro in cui ci siamo ritrovati a causa dei noti fenomeni dipendenti dalla liberalizzazione dei mercati aggravati comunque dalla insipienza, dalla impreparazione e dalla incompetenza del personale politico che ha avuto la responsabilità del governo del Paese.

In tale clima gli auguri di BUON NATALE sgorgano fluenti e sinceri per tutti i nostri lettori. Gli auguri di UN BUON ANNO NUOVO hanno bisogno di essere rafforzati dalla speranza che i cittadini italiani sappiano scegliere con intelligenza e rigore a chi affidare i destini del loro Paese per i prossimi anni.



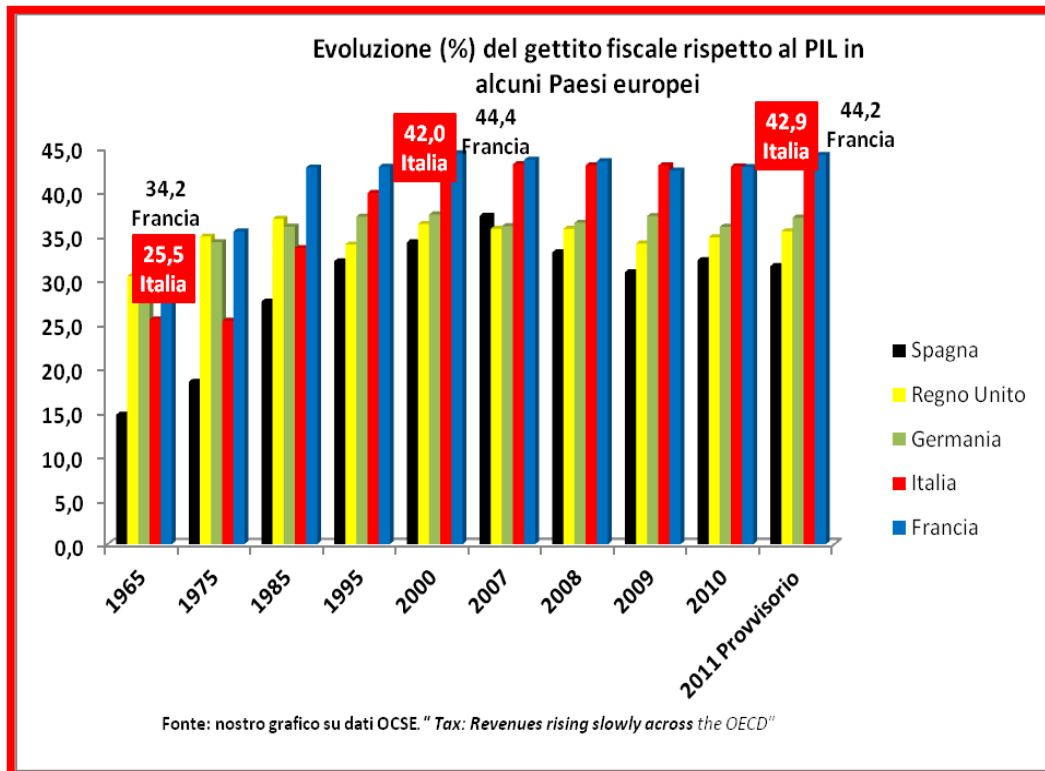
NEI PAESI OCSE IL GETTITO FISCALE AUMENTA SIA PURE LENTAMENTE

A cura di Antonio Dentato

In tutti i Paesi OCSE è cresciuto il gettito fiscale, in rapporto percentuale al PIL, soprattutto a causa dell'aumento delle imposte. « Questa crescita del gettito fiscale, che si nota in particolare nei dati del 2010 e previsione 2011, va nel senso degli sforzi compiuti da numerosi Paesi, al fine di rinforzare il risanamento budgetario » ha dichiarato il Segretario Generale dell'OCSE, Angel Gurría. Ha aggiunto anche: «Tuttavia, se questi Paesi vogliono avere successo in questa strategia di lungo termine, l'aumento del livello fiscale deve procedere di pari passo con gli sforzi di rilancio delle prospettive di crescita a lungo termine, di rafforzamento dell'attività economica e di creazione del lavoro ».

In Italia il rapporto percentuale del gettito fiscale, rispetto al Pil è destinato a crescere, almeno nel breve periodo, a causa della ulteriore diminuzione del PIL.

Per quanto riguarda l'evoluzione degli altri fattori dell'economia del nostro Paese, l'OCSE (OECD [OCSE]: Italy - Economic forecast summary- May 2012 -) prevede che la riduzione della spesa pubblica e l'aumento delle imposte dovrebbero ridurre ulteriormente il deficit, per giungere nel 2013 ad un livello molto modesto, eliminandolo completamente nel 2014. Talune misure budgetarie supplementari potrebbero essere necessarie, tenuto conto della recessione prevedibile, ma le prudenti ipotesi del Gover-



Italia: Domanda e produzione							
	Quarto trimestre						
	*2010	*2011	*2012	*2013	*2011	*2012	*2013
	Prezzi Correnti MLD €						
	% variazione annuale prezzi 2005						
PIL a prezzi di mercato	1552	0,5	-1,7	-0,4	-0,4	-1,5	0
Domanda interna finale	1582	-0,8	-2,9	-0,9	-3,3	-1,7	-0,7
Esportazioni beni e servizi	411,4	6,3	2,3	4,4		2,4	5,1
Importazioni beni e servizi	441,3	1	-2	2,4	-7,2	1,7	2,5
Esportazioni nette	-30	1,4	1,3	0,6			

Fonte: Nostra tabella su dati estratti da: OECD [OCSE]: Italy - Economic forecast summary- May 2012 -)

no concernenti gli introiti generati dalla lotta all'evasione fiscale dovrebbero fornire un margine di sicurezza. Le riforme strutturali hanno già confortato le prospettive di lungo termine. Riforme

che dovranno essere proseguite negli anni a venire. Una riduzione dei salari, volta ad allinearli ulteriormente sulla produttività, porterà stimolo alla competitività e a contenere l'ul-

teriore aumento della disoccupazione.

IL PROGETTO "TRANSIT"

Un appuntamento interessante

Antonino Serra

Lo scorso 24 ottobre, le Associazioni dei Consumatori Adoc, Adiconsum e Lega Consumatori Lazio hanno organizzato a Roma una Tavola Rotonda per comunicare e discutere gli esiti dell'indagine effettuata su un campione di 2.760 intervistati, nell'ambito del progetto "TRANSIT - il trasporto extraurbano, l'utenza e le nuove applicazioni di analisi territoriale", nell'intento di rilevare il livello di soddisfazione della clientela regionale che utilizza i servizi Cotral nelle 13 relazioni monitorate (collegamenti con le Province e i maggiori poli di flussi di traffico quali l'aeroporto di Fiumicino e il porto di Civitavecchia).

Dall'indagine, presentata dalla Responsabile dell'Ufficio Progettazione della Lega Consumatori Lazio (Isotti) sono emerse indicazioni interessanti che, fornendo ulteriori elementi di conoscenza sul tema, sono state oggetto di dibattito fra i partecipanti.

In particolare, gli utenti intervistati si sono dichiarati poco soddisfatti dei servizi Cotral (65%). Inoltre gli aspetti di maggior criticità segnalati - valutati su scala da 1 a 4 (gradimento massimo 4) - riguardano la funzionalità del numero verde aziendale (1,00), la temperatura a bordo dei mezzi (1,85) e il decoro (1,95).

Relativamente alle condizioni delle circa 650 fermate prese in considerazione, lo scenario appare desolante: per il 65% non sono dotate di pensiline (pertinenza dei Comuni), il 45% è privo di segnaletica verticale e, nel 63% dei casi, mancano piazzole di sosta.

Maggiore soddisfazione si riscontra per: la condotta di guida (2,82), la disponibilità e cortesia degli autisti (2,80), la capillarità del servizio (2,64).

Alla Tavola Rotonda, coordinata dal direttore de "Il Salvagente" (Quintili), sono intervenuti rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Di Giambattista), della Regione Lazio (Fabrizio), di Cotral S.p.A. (Libanori e Ponzi), della Facoltà di Ingegneria di Roma Tre (Gori) e i

responsabili del settore trasporti di Adiconsum (Vergari), Adoc (Del Grosso) e il Presidente della Lega Consumatori Lazio (Bendandi) esprimendo le rispettive valutazioni sui risultati dell'indagine e sulle complesse problematiche esistenti più in generale nel trasporto pubblico locale.

Sottolineato il ruolo delle Associazioni dei Consumatori come risorsa per Istituzioni ed Aziende ai fini della conoscenza delle richieste specifiche che provengono dal mercato (Bendandi), evidenziato lo stallo in cui versa la mobilità nazionale e regionale, anche a causa di norme di settore ridondanti e disorganiche che, auspicabilmente il progetto di legge di stabilità attualmente in discussione potrebbe in parte ridurre (Di Giambattista), sono necessari investimenti nel TPL per migliorare l'efficienza, la qualità e la rete dei servizi (integrati) in presenza di crescente domanda da parte dell'utenza (Fabrizio).

Peraltro, le oggettive difficoltà strutturali e gestionali di Cotral, pur non avendo pregiudicato i

livelli occupazionali (oltre il blocco delle assunzioni), impongono scelte mirate nella programmazione delle attività prodotte e la modernizzazione della flotta ormai inadeguata per rispondere alle esigenze dell'utenza (Libanori), anche utilizzando strumenti come il progetto TRANSIT che, sulla scia della business intelligence, applica moderne tecniche di georeferenziazione ai temi del consumerismo (Ponzi).

Alle indicazioni tecniche, supportate da eloquenti riscontri di dettaglio forniti dal progetto ARCE (Università Roma Tre), che confermano l'indifferibile esigenza di realizzare un'effettiva integrazione dei servizi di trasporto locale (Gori), si unisce la necessità di un dialogo continuo tra Enti Locali, Aziende di trasporto e Associazioni dei Consumatori (Vergani) e, considerata la sua unanimemente riconosciuta validità, l'adozione sistematica e il potenziamento dello strumento TRANSIT come veicolo di informazioni a supporto delle scelte in materia di trasporto pubblico locale (Del Grosso).

I risultati del progetto e le relative mappe saranno consultabili presso le sedi delle Associazioni dei Consumatori in esso coinvolte a partire dalla fine di ottobre 2012.

Sono aperte le iscrizioni per l'anno 2013

Il versamento di **Euro 25,00** può essere effettuato

O su **c/c postale n. 61369252** intestato a **Dimensione Trasporti**

O con bonifico **Codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

Il vostro sostegno è indispensabile per le spese vive di redazione e diffusione del Notiziario

A MOBILITÀ E LOGISTICA SERVE LA STAZIONE DI IL TRIESTE CAMPO MARZIO

Oggi come nel 2000 va recuperato lo spirito costruttivo di Giuseppe Ranieri

Luigi Bianchi

A volte viene da riflettere perché nel 2012 si possa non fare nulla nei collegamenti ferroviari per valorizzare un patrimonio esistente e inutilizzato.

La Stazione di Trieste Campo Marzio, che oggi ospita il Museo Ferroviario, fu costruita nel 1906: rappresen-

tava il capolinea della ferrovia statale denominata Transalpina che congiungeva Trieste con Praga, Salisburgo e Vienna.

Colpisce subito il fatto che, nonostante ci si trovi in una Stazione di testa, l'ingresso sia collocato su un lato del fabbricato; la scelta è stata imposta dall'esigenza di proteggere l'accesso dalle raffiche della Bora. Una minaccia, quella del vento, ricordata ai visitatori anche dalla doppia porta a vetri, varcando la quale si respira immediatamente un'atmosfera d'epoca. All'interno si possono trovare vari reperti dell'ambiente ferroviario del passato; una delle prime vetture della trenovia Trieste Opicina; un diorama che riproduce in scala l'aspetto e l'ambientazione originari della Stazio-

ne. Sulle pareti si trovano vari segnali e fanali per le segnalazioni sulle linee e sui binari stazionano i vagoni di terza classe con le vecchie locomotive a vapore. Il Museo di Trieste Campo Marzio, gestito dai volontari del Dopolavoro ferroviario, conta annualmente diverse migliaia di visitatori, prevalentemente dall'estero, nelle tre mezze giornate di apertura (mercoledì, sabato e domenica dalle 9 alle 13).

Giuseppe Ranieri, assunto a Trieste Campo Marzio durante l'occupazione nazista è tra i fondatori della Sezione Appassionata Trasporti del Dopolavoro Ferroviario di Trieste, primo nucleo dei volontari che assicurano oggi l'apertura del Museo. Ecco la sua testimonianza: *"Nel 2000 ho rinunciato alla responsabilità dei volontari...soprattutto a causa dei profondi cambiamenti intervenuti nelle ferrovie nazionali e le successive trasformazioni organizzative dell'Azienda FS, prima in Ente e poi in SpA, che ha snaturato profondamente lo spirito e l'impostazione originaria costruttiva per trovare soluzioni, migliorare il lavoro e il servizio..."*.

Le intense attività promosse in questi anni dai volontari del Museo con le decine di mostre fotografiche, concerti, convegni i viaggi con i treni storici e tutte le altre iniziative culturali rischiano oggi di scomparire. Data l'esiguità delle risorse del volontariato,

diversi rotabili e altri reperti, non si sono ancora potuti restaurare, così come è sempre stata difficile la manutenzione dell'edificio pur di notevole pregio storico architettonico. La mancanza di fondi che era fino poco tempo fa un problema da risolvere per garantire la manutenzione del Museo, nulla è al confronto dell'inizio di una fase storica che si appresta a vivere la gloriosa Stazione di Campo Marzio se non verrà risolta la questione dei costi imposti dalle FS. Il Dopolavoro Ferroviario aveva in comodato d'uso il Museo, come le altri sedi in base ad una convenzione con l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato. Ora il Gruppo FS ha tolto l'impiegato che consentiva l'apertura tutti i giorni e ha triplicato l'affitto dei locali e delle tariffe per i treni storici nella breve tratta Opicina - Campo Marzio.

E' evidente la strategia di cacciare i volontari, chiudere il Museo, per assoggettare l'unica stazione liberty rimasta a speculazione edilizia, come purtroppo è avvenuto per la storica Stazione di Rozzol, priva dei vincoli della Sovrintendenza alle belle arti che hanno invece salvato Campo Marzio dalla vendita nel 2007.

Ma Trieste Campo Marzio non è solo un Museo: nonostante la mancanza di manutenzione, è tutt'ora in grado di ricevere treni viaggiatori straordinari, come avvenuto dagli anni '80, quando

venne effettuata la prima circolazione di Trieste, utilizzando la galleria di circoscrizione (Trieste C. Marzio - Rozzol - Guardiella - Opicina - Aurisina - Miramare - Trieste Centrale - Trieste C. Marzio). L'impianto, come capolinea della Transalpina, è inserito nel programma della metropolitana transfrontaliera Adria-A, sviluppo della metropolitana leggera, progetto per la rivitalizzazione del nodo di Trieste ai fini del traffico portuale e del servizio viaggiatori regionale. Non solo cultura quindi, ma anche logistica e mobilità abbisognano di una Trieste Campo Marzio pienamente efficiente, nell'interesse delle stesse ferrovie ma soprattutto del mondo economico.

Già oggi in 15 minuti un Minuetto tra Opicina e Campo Marzio può essere di aiuto al traffico cittadino, offrendo anche una coincidenza ai treni che attualmente si arrestano a Sesana. Già oggi può riprendere il programma del vapore e dei treni storici solo che si ponga mano a modesti interventi di manutenzione e di verifiche tecniche, a condizione che si voglia *migliorare il lavoro e il servizio* e non chiudere e vendere.

LINEA TORINO — LIONE

Un ulteriore progresso verso la realizzazione del progetto

(Ugo Surace)

Il progetto di nuova linea ferroviaria fra Torino e Lione fa un ulteriore passo in avanti.

Il vertice intergovernativo italo-francese svoltosi a Lione il 3 dicembre scorso ha confermato l'impegno dei due Paesi alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario fra Torino e Lione.

Nella dichiarazione congiunta Italia e Francia "confermano l'interesse strategico del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario fra Torino e Lione trattandosi di una infrastruttura prioritaria non soltanto per i due Paesi, ma per l'Unione europea nel suo insieme". La dichiarazione impegna i due Paesi a far ratificare dai rispettivi parlamenti il trattato intergovernativo sottoscritto alcuni mesi fa dalle delegazioni dei due Paesi in cui sono state stabilite le nuove modalità di costruzione per fasi' la suddivisione degli oneri ed il piano esecutivo. Ancora l'impegno finale di Francia e Italia per ottenere i finanziamenti europei necessari alla realizzazione completa del tunnel di base (8,5 miliardi di euro e oltre 6.000 posti di lavoro).

Ovviamente non potevano mancare all'appuntamento i manifestanti dei comitati NO TAV della Val di Susa ormai schierati senza se e senza ma contro il progetto che continuano a chiamare Alta Velocità tralasciando o facendo finta di non sapere che si tratta di una linea di collegamento fra la rete europea dell'alta velocità (già esistente in buon parte dei paesi europei) con il sistema ad Alta

Velocità italiano.

Ma se i valligiani hanno la giustificazione del "no nel mio giardino", non altrettanto si può dire delle posizioni esternate da eminenti uomini politici in profumo di poter ascendere a cariche governative che hanno assunto posizioni contrarie senza sentire l'obbligo di approfondire l'esame del progetto e la sua coerenza in funzione di integrazione con la rete ferroviaria europea.

Chi ha partecipato fin dagli inizi ai processi di evoluzione del moderno sistema ferroviario europeo non può esimersi da ribadire

- Che le ferrovie del futuro aumentano l'efficienza del sistema mediante la separazione dei traffici veloci dai traffici lenti (merci e metropolitani);
- Che tale accorgimento consente di aumentare la capacità delle linee e l'efficienza complessiva della rete;
- Che il sistema italiano deve integrarsi con il sistema europeo;
- Che Alpi e Pirenei costituiscono il principale ostacolo alla integrazione della rete dato che, come avviene per il valico del Frejus, linee attuali che ascendono a più di 1000 metri sul livello del mare richiedono l'intervento di macchine a spinta non sono in grado di svolgere la funzione di raccordo ad integrazione della rete;
- Che infine va tenuto presente che le linee di collegamento fra i sistemi (cosiddetti anelli mancanti) non sono linee ad alta velocità, ma linee a traffico misto

viaggiatori e merci a velocità massima di 200 km*ora;

In conclusione va ribadito il concetto che, fermi restando gli interessi, più o meno giustificabili, della popolazione locale, non ha alcun senso che i rappresentanti, attuali o futuri, di interessi della collettività nazionale assumano

posizioni ed esprimano opinioni senza aver approfondito la conoscenza di tutti gli aspetti della questione.

Per essere chiari non ha alcun senso ed è politicamente scorretto mettere sullo stesso piano il ponte di Messina con la nuova linea di collegamento fra Torino e Lione.

LA CONCORRENZA IN FERROVIA COMINCIA A DARE I SUOI FRUTTI

(Sudom)

La concorrenza nel settore ferroviario comincia a dare i suoi frutti. Aumenta l'offerta sia in quantità sia in termini di agevolazioni ai passeggeri.

NTV ha attivato il collegamento dell'intera tratta da Napoli a Torino con 14 treni al giorno su Torino ed un treno ogni ora fra Bologna - Firenze - Roma. Ha in programma nuovi collegamenti fra Napoli e Salerno e da gennaio sono previsti quattro nuovi treni fra Roma e Venezia. Di fatto, a regime, le linee interessate saranno la Salerno - Milano - Torino e la Padova Mestre Venezia.

Trenitalia ha di recente emanato il nuovo orario aumentando il numero delle Frecce e delle "Frecciabianca" e riducendo il tempo di viaggio su alcune tratte.

La Società FS ha emanato una nota in cui viene annunciato l'aumento delle corse che avverrà in due fasi, una con inizio il 9 dicembre e l'altra il 13 gennaio. A regime saranno in servizio 10 frecce AV tra Roma e Napoli, 6 in più tra Milano - Bologna - Roma - Napoli 3 in più tra Torino e Roma e tra Torino e Milano. Anche i collegamenti Frecciabianca saranno aumentati di sei corse aggiuntive per complessive 44 convogli che uni-

ranno giornalmente le due città. Le "Frecciargento" che collegheranno Venezia e Napoli diventeranno 4 al giorno e passeranno da 4 a 6 le corse da Bolzano a Roma. Si tratta di un consistente aumento dell'offerta Trenitalia a cui cercherà di rispondere NTV nei limiti delle disponibilità di tracce orario e compatibilmente con il programma di rafforzamento della flotta di treni a disposizione. Ovviamente Trenitalia aumenta anche l'offerta sulla rete convenzionale, in particolare sulla linea adriatica, sulla Genova - Roma e sulla Roma - Reggio Calabria. Per quanto i collegamenti con il Sud c'è solo da augurarsi che l'offerta in termini di qualità del materiale, condizioni di pulizia e controllo del personale sia all'altezza, se non eguale, a quello delle altre linee. Ovviamente non entriamo nel merito delle promozioni e delle offerte comunicate dalle due compagnie. Rimane l'interesse del successo che il servizio offerto da Trenitalia e NTV sta ottenendo nel sistema italiano dei trasporti e non solo nel sistema terrestre. Rimane aperto il problema dello stato del trasporto pubblico locale e del ruolo fin qui svolto dalle Regioni. Per non parlare delle questioni sorte in materia d'Autorità di Vigilanza.