

LE PROSPETTIVE ECONOMICHE NEI PAESI DELL'OCSE

A. Dentato

Di seguito sono espone alcune osservazioni suggerite dalla lettura dei dati statistici e dai relativi commenti che l'OCSE formula sulle prospettive economiche dei Paesi membri. (Si veda la recente pubblicazione : *"Perspectives Économiques de l'OCDE mai 2013"*).

Sono osservazioni sintetiche, ovviamente, ma sono accompagnate da tabelle e grafici che, più delle parole, meglio evidenziano fenomeni economici in divenire. E, soprattutto, stimolano al lettore riflessioni ulteriori, secondo la propria sensibilità culturale e apprezzamenti politici.

Senza escludere riferimenti all'economia mondiale, l'attenzione si soffermerà, in particolare, sui Paesi OCSE.

La crisi sembra vada, per qualche verso, attenuandosi. Purtroppo molto lentamente (V. Tab. n.1).

menzi economici in divenire. E, soprattutto, stimolano al lettore riflessioni ulteriori, secondo la propria sensibilità culturale e apprezzamenti politici.

LA LENTA EVOLUZIONE DELLA CRESCITA						Tab n.1
Media nnua						
	2000-2009	2010	2011	2012	2013	2014
Percentuale						
Crescita del PIL in volume PIL (1)						
Mondo ²	3,3	5,0	3,7	3,0	3,1	4,0
OCSE ²	1,7	3,0	1,9	1,4	1,2	2,3
Stati Uniti	1,7	2,4	1,8	2,2	1,9	2,8
Zona euro	1,3	1,9	1,5	-0,5	-0,6	1,1
Giappone	0,5	4,7	-0,6	2,0	1,6	1,4
Non-OCSE	6,6	8,2	6,3	5,1	5,5	6,2
Cina	10,3	10,4	9,3	7,8	7,8	8,4
%disoccupazione z.OCSE ³	6,5	8,3	7,9	8,0	8,1	8,0
Inflazione ⁴	2,5	1,9	2,6	2,1	1,5	1,9
Crescita commerciale mondiale	4,9	12,7	6,1	2,7	3,6	5,8
1. Col metodo adottato(a volume) alcuni dati potrebbero non coincidere con quelli per singoli Paesi						
2. Media mobile ponderata per il PIL,, in parità con il potere d'acquisto .						
3. Percentuale della popolazione attiva						
4. Percentuale del PIL						
Fonte: Nostra elaborazione da dati rilevati da "Perspectives économiques de l'OCDE", Mai 2013						

Nel corso degli ultimi quattro anni la ripresa globale è stata moderata e irregolare. In sofferenza restano alcuni Paesi della zona euro. In particolare, quei Paesi caratterizzati da insufficiente trasformazione del quadro istituzionale rispetto alle innovazioni organizzative e tecnologiche introdotte nei diversi settori delle attività produttive, e da enormi squilibri sociali accumulati nei decenni passati. Non sono state adottate misure fiscali in grado di sostenere la crescita. Per stabiliz-

zare i fenomeni più eclatanti della crisi che ha colpito questi Paesi, è stato necessario l'intervento delle autorità monetarie sovranazionali, con tutte le conseguenze politiche che ciò ha determinato, a livello globale e nei singoli Paesi, sottoposti, questi, a un regime di

1. LE PROSPETTIVE ECONOMICHE NEI PAESI DELL'OCSE
2. BILANCIO FS 2012— Segnali positivi per il gruppo ma nulla di nuovo per i cittadini
3. TRASPORTI E AMBIENTE— Il programma europeo Marco Polo
4. AUTORITA' DEI TRASPORTI—Il Governo ci riprova
5. FRIULI VENEZIA GIULIA — Trieste ha ereditato dall'Impero tre gioielli che lo Stato non sa valorizzare

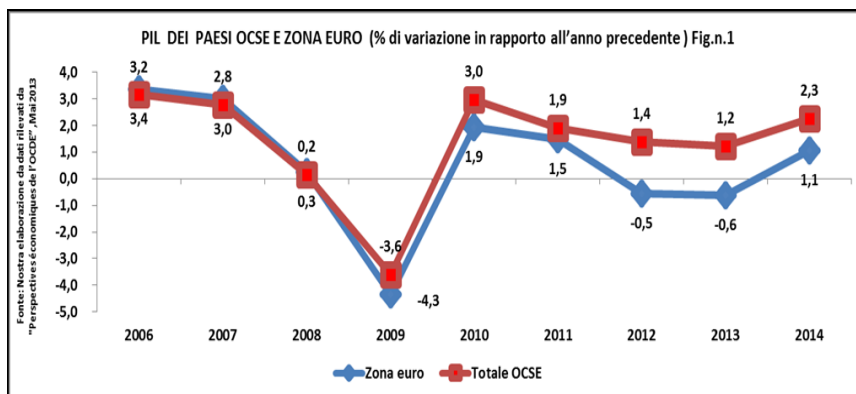
tagli forzati di bilancio e a stretta sorveglianza quanto a scelte economiche. A parte la situazione di singoli Paesi, nel complesso, l'economia dei Paesi OCSE è riemorsa, sia pure di

poco, a partire dal 2010. Vi hanno contribuito: l'impatto che su di essa hanno avuto le grandi economie mondiali e il concorso delle economie di Paesi non membri (Tab.n.2).

CRESCITA DEL PIL IN ALCUNI PAESI NON OCSE						Tab.N.2
	2010	2011	2012	2013	2014	
Africa del Sud	3,1	3,5	2,5	2,8	4,3	
Cina	10,4	9,3	7,8	7,8	8,4	
Brasile	7,5	2,7	0,9	2,9	3,5	
Indonesia	6,2	6,5	6,2	6,0	6,2	
India	10,5	6,3	3,7	5,7	6,6	
Federazione Rus	4,5	4,3	3,4	2,3	3,6	
Fonte: Nostra elaborazione da dati rilevati da "Perspectives économiques de l'OCDE", Mai 2013						

Va evidenziato, comunque, che la ripresa globale si è collocata su valori più bassi di quelli pre-crisi, a causa delle difficoltà che hanno incontrato e tuttora incontrano alcuni Paesi membri. A partire da quelli, come detto,

dell'Eurozona che, dopo un lieve recupero nel 2010/11, sono ripiombati in una nuova crisi da cui probabilmente riemergeranno a partire dal 2014 (Fig.n.1). Alcuni, è sperabile, già nel quarto trimestre 2013.



Se questo è il quadro di riferimento a livello globale, uno sguardo alle economie dei maggiori Paesi europei (in rapporto ai Paesi OCSE e Zona euro) consente di indivi-

duare quali sono riusciti a far ripartire le loro economie in breve tempo e quali, invece, stentano a risollevarsi (Tab.n.3).

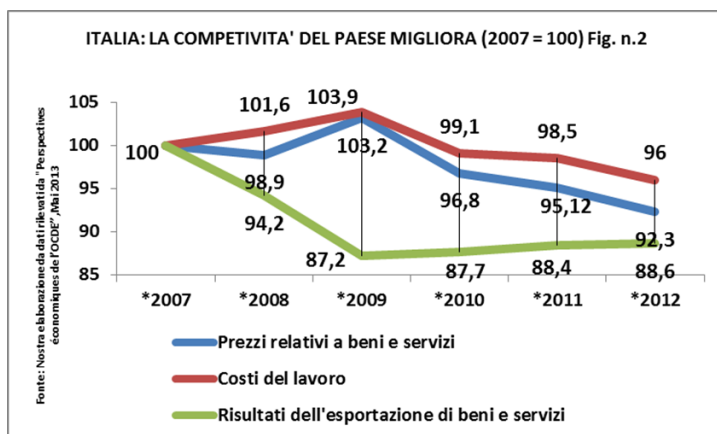
Nord che dell'Europa. Entro il 2030 raggiungerà il 50%, per stabilizzarsi, nei tempi i successivi, su un livello lievemente al di sopra di tale percentuale

PIL: CRESCITA NEI MAGGIORI PAESI EUROPEI, ZONA EURO E OCSE Tab.n.3

	Media 1988-9€	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Francia	2,0	3,2	3,8	1,8	0,9	0,9	2,3	1,9	2,6	2,2	-0,2	-3,1	1,6	1,7	0,0	-0,3	0,8
Germania	2,4	1,7	3,3	1,6	0,0	-0,4	0,7	0,8	3,9	3,4	0,8	-5,1	4,0	3,1	0,9	0,4	1,9
Italia	1,6	1,4	3,9	1,8	0,4	0,0	1,6	1,1	2,3	1,5	-1,2	-5,5	1,7	0,5	-2,4	-1,8	0,4
Spagna	2,7	4,7	5,0	3,7	2,7	3,1	3,3	3,6	4,1	3,5	0,9	-3,7	-0,3	0,4	-1,4	-1,7	0,4
Regno Unito	2,5	3,2	4,2	2,9	2,4	3,8	2,9	2,8	2,6	3,6	-1,0	-4,0	1,8	1,0	0,3	0,8	1,5
Zona euro	2,2	2,8	3,9	2,0	0,9	0,7	2,0	1,8	3,4	3,0	0,3	-4,3	1,9	1,5	-0,5	-0,6	1,1
Totale OCSE	2,7	3,3	4,2	1,3	1,7	2,1	3,1	2,7	3,2	2,8	0,2	-3,6	3,0	1,9	1,4	1,2	2,3

Nella zona euro la disoccupazione resta la principale sfida cui far fronte. Un lieve decremento, forse, arriverà nel 2014. La stagnazione dello sviluppo economico costituisce un rischio grande. Con conseguenze che potranno ripercuotersi sull'economia mon-

diale. La buona notizia è rappresentata, per contro, dal fatto che, nella zona euro l'aggiustamento dei conti pubblici e talune riforme strutturali sono stati già avviati. Migliora anche la competitività di alcuni Paesi, come l'Italia, (Fig.n.2).



Va anche valorizzato il ruolo trainante che, nel nostro Paese, sta avendo l'esportazione (V. tab. n.4).

ITALIA: PRODUZIONE E DOMANDA		Tab.n.4			
	2011	2012	2013	2014	
	prezzi correnti Mld di €	Percentuale di variazione annua in volume (prezzi 2005)			
PIL a prezzi di mercato	1 679,2	-2,4	-1,8	0,4	
Consumi privati	972,0	-4,2	-2,2	-0,4	
Consumi pubblici	322,5	-2,9	-1,8	-1,0	
Esportazione di beni e servizi	455,5	2,2	2,9	4,9	
Importazioni di beni e servizi	479,1	-7,8	-1,4	1,5	

Fonte: nostra elaborazione da dati rilevati da "Perspectives économiques de l'OCDE, n° 93".

Il debito pubblico diventa sempre più pesante in certi Paesi della Zona euro. A fronteggiare il quale urgono il rilancio dello sviluppo economico e uno sforzo rilevante nell'attuazione di riforme strutturali.

Le prospettive

Sul lungo termine, la crescita nei

Paesi non OCSE sarà superiore a quella dei Paesi membri. Entro il 2020, sarà la Cina ad avvantaggiarsi della crescita più elevata. Diventerà la più grande economia del mondo.

In termini di ripartizione geografica, la parte dell'Asia nel PIL mondiale si modificherà radicalmente, a sfavore sia dell'America del

delle spese sanitarie e trattamenti previdenziali.

Sul lungo termine le riforme strutturali dei Paesi che si approssimeranno a quelli che godono già ora di una migliore performance in diversi settori potranno contribuire alla crescita del PIL dei Paesi OCSE con una percentuale intorno al 20%.

Le esigenze di risanamento saranno necessarie per molte ragioni di bilancio, ma soprattutto per fronteggiare l'aumento

I provvedimenti che ampliaranno l'utilizzo di mano d'opera assicureranno una ricaduta positiva sull'economia. Ma non molto elevata. Le riforme, in questo campo, si potranno rivelare vincenti se realizzeranno una diminuzione della disoccupazione strutturale (Estonia, Grecia, Spagna, Polonia, Repubblica Slovacca) e un aumento del tasso di interventi in ricerca e sviluppo (Ungheria, Italia, Polonia, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca).

Le riforme che incoraggeranno la crescita del capitale umano saranno le più importanti per migliorare il livello di vita sul lungo termine. A questo scopo dovranno essere indirizzati investimenti rilevanti nelle attività di formazione, soprattutto dei giovani.

BILANCIO FS 2012

Segnali positivi per il Gruppo, ma niente di nuovo per i cittadini

V. Fragolino

Siamo al quinto anno di bilanci economici con segno positivo e con un utile in crescita costante, ma il servizio – soprattutto per i cittadini di serie B – non è migliorato.

Ma andiamo con ordine.

Il risultato economico si attesta a 381 milioni di euro, di cui 379 milioni derivanti dalle società del Gruppo e 2 milioni da terze parti.

Rispetto al 2011, il risultato economico è in crescita di 96 milioni e lascia prevedere il raggiungimento anticipato degli obiettivi previsti dal piano industriale 2011-2015.

Scendendo nel dettaglio, l'EBITDA supera per la prima volta la soglia di 1.900 milioni di euro, con un incremento del 7,6% rispetto ai 1.782 milioni dell'anno precedente; anche l'EBIT è in crescita, con 719 milioni di euro rispetto ai 604 dell'anno precedente e con un incremento dell'8,3%.

Per i non addetti ai lavori, va chiarito che:

- l'EBIT (*Earnings Before Interest and Taxes*) esprime il reddito che l'azienda è in grado di generare prima della remunerazione del capitale;
- l'EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) rappresenta l'utile prima degli interessi passivi, imposte e ammortamenti su beni materiali e immateriali.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni assommano a 7.511 milioni di euro, di cui 5.938 milioni derivano dai servizi di trasporto, 1.340 da servizi di infrastruttura e 233 da altri ricavi.

In questo contesto, le due maggiori società del Gruppo presentano la seguente situazione:

- Trenitalia chiude l'esercizio 2012 con un utile netto di 206,5 milioni di euro, contro i 156,0 del 2011.

A questo risultato concorrono 5.129 milioni, derivanti dai servizi di trasporto: 158 in meno rispetto ai 5.287 dell'anno precedente.

- Rete Ferroviaria Italiana chiude l'esercizio 2012 con un utile netto di 160 milioni di euro, contro i 98 del 2011.

A questo risultato concorrono 2.235 milioni, derivanti dai servizi di infrastruttura: 189 in più rispetto ai 2.046 dell'anno precedente.

Gli unici due aspetti negativi sono da ricondurre alla diminuzione del 3% circa dei servizi di trasporto di Trenitalia e dal peso dell'esposizione finanziaria verso gli istituti di credito pari a 290 milio-

ni di euro: 43 milioni in più rispetto all'anno precedente.

Se, sul piano economico, il bilancio può considerarsi positivo, sul piano sociale non può dirsi la stessa cosa.

Desta perplessità, infatti, la posizione del Governo che, quale unico proprietario delle azioni, resta assolutamente indifferente verso le esigenze dei cittadini: mentre, da un lato, si investe sull'alta velocità, dall'altro il servizio merci è in agonia e i servizi relativi agli altri treni è lasciato andare alla deriva.

I passeggeri sulle medie e brevi distanze lamentano ritardi, sporcizia, e affollamento, mentre il bilancio di Trenitalia chiude in

utile; evidentemente il prezzo del biglietto pagato dai cittadini per il servizio pubblico è più elevato dei costi.

Lo Stato dov'è?

Il servizio su rotaia non deve limitarsi ai risultati positivi del bilancio economico, ma estendersi:

- al trasporto delle merci, liberando la strada dai costi occulti;
- al trasporto locale, trattando i pendolari come persone e non come animali.

Infine, una chiosa: poiché non si possono aumentare le tariffe senza il consenso del CIPE, non è etico aggirare l'ostacolo fingendo di lasciare le tariffe inalterate

creando nuove tipologie di treni e applicando balzelli sulle varie categorie.

Le classi dei "Freccia rossa" sono passate da due a quattro con la stessa tariffa base ma con tre supplementi diversi; i "Freccia bianca" sono gli stessi treni che facevano servizio come "Rapidi", si fermano a qualche stazione in più e richiedono anch'essi un supplemento; gli "Intercity" sostituiscono semplicemente i vecchi "Direttissimi"; ma applicano un supplemento che in passato non c'era.

Ma lo Stato dov'è?

TRASPORTI E AMBIENTE

Il programma europeo Marco Polo

la Redazione

Il problema del trasporto merci per ferrovia è stato spesso oggetto di analisi nei nostri notiziari. Di recente, in quello di giugno, abbiamo parlato del forte calo del trasporto merci su ferro e degli effetti negativi sull'ambiente e sulla congestione del traffico. Nel notiziario di aprile abbiamo trattato della funzione degli interporti e dell'intermodalità. Completiamo l'argomento con un cenno ai contenuti del programma europeo Marco Polo ripromettendoci, per dare continuità al discorso avviato, di approfondire l'argomento in uno specifico convegno da organizzare dopo l'Estate.

Il programma europeo Marco Polo fu istituito dopo la pubblicazione, nel 2001, del "libro bianco" sulla politica dei trasporti. Ha visto la luce nell'anno 2003 ed è stato successivamente aggiornato nel 2007. Quello vigente copre il periodo fino all'anno 2013.

Il suo obiettivo è quello di spostare il crescente traffico merci internazionale dalla strada verso

altre modalità: ferro, marittimo a corto raggio, vie d'acque interne con rafforzamento dell'intermodalità per rendere i percorsi stradali più brevi al fine di migliorare le condizioni ambientali e ridurre la congestione stradale, ma senza creare conseguenze negative per la coesione economica, sociale e territoriale.

I progetti attuativi si attengono esclusivamente ai servizi di trasporto e logistici, attraverso il miglioramento degli assetti organizzativi ed utilizzando al meglio le infrastrutture esistenti in coerenza con gli obiettivi strategici europei in materia di ambiente e del necessario riequilibrio delle quote del traffico merci.

Per dare più peso e maggiore probabilità di successo all'iniziativa vengono superati i confini dell'Ue. Il programma prevede, infatti, che le azioni possano essere presentate da due o più imprese operanti in almeno due diversi Stati membri dell'Ue o da almeno uno Stato membro e un Paese terzo vicino.

L'impegno finanziario è piuttosto rilevante. Per il primo piano, (2003 - 2006), furono stanziati 100 milioni di euro, per quello ancora vigente (2007 - 2013) l'impegno è aumentato a circa 450 milioni.

I progetti italiani hanno assorbito, finora, circa 70 milioni di euro ed hanno interessato 34 progetti su 172 complessivi.

Il piano, secondo le informazioni fornite dalla Commissione dell'Ue, per quanto riguarda la prima fase, 2003-2006, ha dato risultati soddisfacenti. Sono state trasferite circa 22 miliardi di tonnellate km. (pari al 46% dei circa 47 miliardi previsti) dalla strada ad altre modalità di trasporto, ed ha generato benefici ambientali quantificabili in oltre 400 milioni di euro.

Gli obiettivi prefissati, piuttosto ambiziosi, non sono stati raggiunti in quanto la normativa di attuazione si è dimostrata più complessa del previsto.

Il programma in

corso, nonostante la crisi economica, dovrebbe generare maggiori trasferimenti con maggiori benefici ad essi correlati.

Sulla base delle prime esperienze ed in conformità con i contenuti del "Libro bianco dei trasporti" del 2011, la Commissione ha in animo di proporre la prosecuzione del "Programma" per il periodo 2014-2020.

L'obiettivo del nuovo libro bianco tende a trasferire dalla strada ad altre modalità, il 30% delle merci entro il 2030 e il 50% entro il 2050.



AUTORITA' DEI TRASPORTI IL GOVERNO CI RIPROVA

U. Surace

Il decreto istitutivo dell'Autorità dei Trasporti è del 2011. Il Consiglio dei Ministri ha finalmente dato il via alla costituzione dell'organismo costituito da Andrea Camanzi, Barbara Marinali e Mario Valducci. Si tratterà ora di vedere se sarà superato l'ultimo ostacolo costituito dai due terzi dei componenti delle commissioni Infrastrutture e Trasporti di Camera e Senato che hanno già bloccato l'autunno scorso la triade composta dal Professor Mario Sebastiani (bocciato dal no del Pdl), dall'ex Presidente del Consiglio di Stato Pasquale De Lise (rifiutato dal Pd) e dalla dirigente del ministero dei trasporti Barbara Marinali che, finita sotto il fuoco incrociato dei partiti, ritorna ora in auge forse avvantaggiata dalla sua riconosciuta esperienza in materia di pubblica amministrazione e autorità indipendenti.

Valducci è un ex deputato del Pdl con esperienza da presidente della Commissione Trasporti della camera, mentre il Presidente Camanzi, di area Pd, sembra che abbia esperienza in materia tariffaria ed economica in qualità di dirigente di grandi imprese private mondiali, come Telecom.

L'Autorità dovrà riferire una volta all'anno alle Camere, ma non potrà emettere regolamenti che spettano sempre al Ministero, mentre ha il potere di fornire gli indirizzi generali al settore sulle materie più importanti, quali, ad esempio gli schemi tariffari, i bandi per le gare d'appalto e le concessioni. Ha la funzione di vigilanza e di ispezione ed in caso di violazione degli indirizzi in materia di efficienza o di qualità dei servizi erogati, ha il potere di sanzione con multe che vanno dall' 1% al 10% del fatturato.

L'Autorità ha anche potestà di intervento sull'ente concedente a cui può chiedere la revoca o la sospensione della concessione.

La più viva soddisfazione è stata espressa dal Presidente del Consiglio e dallo stesso Ministro dei Trasporti per il quale "finalmente si dà un segnale forte nel settore delle strade, delle ferrovie, degli aeroporti, a tutela del consumatore e in favore della liberalizzazione del mercato". Analoga soddisfazione hanno manifestato i due protagonisti principali del panorama ferroviario: Ferrovie Italiane e NTV, cui si è aggiunto il Presidente di Aiscat e Assoaeroporti per il quale l'autorità "offrirà garanzie per un sistema di regole ritenute indispensabili dagli operatori e dagli investitori".

Non mancano comunque le critiche e le perplessità. A cominciare dal presidente della Commissione Trasporti della Camera che promette di effettuare una valutazione rigorosa dei profili, dei curricula e delle competenze dei singoli candidati per finire con chi avanza

dubbi (del tutto a proposito!) sul criterio seguito per la scelta dei componenti che, ancora una volta, ha privilegiato la vecchia logica della spartizione politica.

Piace citare il commento di Sergio Rizzo che, riferendosi ad un suo vecchio auspicio, richiama l'attenzione sulla opportunità della adozione di procedure meritocratiche e trasparenti per le designazioni quale potrebbe essere, ad esempio, un bando pubblico europeo, dato che "L'autorità dei trasporti è un organismo tecnico incaricato di regolare" un mercato oggi simile a un Far West per il quale servono grandi competenze e soprattutto **indipendenza assoluta**.

Tenuto conto di come sono andate le cose, sono giustificati i dubbi, da più parti avanzati, sul grado di soddisfazione dei principi enunciati dall'ottimo Rizzo.

E si deve purtroppo prendere atto che "questo è il nuovo che avanza".

TRIESTE HA EREDITATO DALL'IMPERO TRE GIOIELLI CHE LO STATO NON SA VALORIZZARE

L. Bianchi

Friuli Venezia Giulia

Trieste Campo Marzio, ultima stazione liberty, capolinea della Transalpina, sede del Museo Ferroviario, da oltre trent'anni abbandonata dalle FS Italiane, rimane in vita solo grazie all'impegno dei volontari del Dopolavoro Ferroviario. Il Museo non è nemmeno inserito nelle pubblicazioni museali della città, nonostante abbia il riconoscimento di interesse regionale.

L'agenzia viaggi che promuove il treno storico a vapore da Nova Gorica a Bled sulla Ferrovia Transalpina è costretta ad utilizzare un pulmino per

collegare la stazione di Nova Gorica, dal momento che le FS non sono in grado di provvedere alla revisione dei mezzi di trazione e non consentono quindi la partenza del treno a vapore da Trieste Campo Marzio, come avveniva in passato. Trenitalia si guarda bene dal ripristinare il "Rondò", circolare ferroviaria ideale per far conoscere ai visitatori Trieste vista dal mare e dall'altipiano, come fanno i volontari di Ferstoria con l'intelligente iniziativa di "Binari sconosciuti".

Il Tram di Opicina è costantemente in manutenzione e non si sa quando potrà riprendere le corse, mentre con la fine dell'anno rischiano di chiudersi anche i servizi del terminale di Piazza Oberdan. Il tram è, tra l'altro, anche anello

fondamentale di un'altra circolare "Mare/Carso" che, partendo da Piazza Oberdan, può utilizzare le linee 42 e 44 per far ritorno in città scendendo dalla spettacolare Contovello attraverso Casa Gialla ed il Faro della Vittoria.

Miramare è il terzo gioiello che il Paese trascura. Ormai ogni giorno è possibile leggere interventi sulla grave situazione di degrado del parco del castello di Miramare. Trent'anni fa, quando Trieste era ancora sede di Compartimento ferroviario, il direttore prof. Romano Troilo inaugurò la galleria di circonvallazione e riaprì la fermata FS di Miramare, a servizio del parco e del polo scientifico. Da allora lo storico impianto, restaurato con intervento pubblico, è rimasto inutilizzato, nonostante sia sede ideale di un ufficio informazioni per i turisti. La stazione di Miramare è lo snodo importante di un altro percorso circolare che, partendo da Trieste Centrale con il treno, consente di accedere direttamente al parco per uscirne dal varco che immette al porto di Grignano, capolinea del bus 36 diretto al centro.

"*Miramare, primo passo verso la Fondazione*" annuncia oggi il Piccolo: sarebbe bene che l'importante iniziativa sia rivolta al salvataggio di tutti e tre i gioielli che Trieste presenta al turismo internazionale. Le circolari volte a valorizzare Museo Ferroviario, Tram di Opicina e Parco di Miramare vanno affrontate da tutti gli enti, pubblici e privati, in un clima di piena collaborazione, nel quadro di coordinamento ed integrazione, base essenziale per una mobilità sostenibile al servizio del turismo. Forse sono meno necessarie singole missioni nella capitale e all'estero a favore di un costruttivo gioco di squadra di tutti gli amministratori e di tutti i dirigenti, se si vuole veramente recuperare e valorizzare i tre gioielli di Trieste. Il costante impegno del Sindaco di Trieste e della Presidente del Friuli Venezia Giulia va lealmente sostenuto da tutte le istituzioni, pubbliche e private, nel Capoluogo e nella Capitale, per ottenere risultati concreti.